

1870 C-180
M. Vando n. 3

SUCINTA RESEÑA

**SOBRE LA NECESIDAD DE LA TERMINACION
DE LAS**

OBRAS DEL PUERTO,

y mejora que reportaria á Valencia la instalacion de

DOKS DE DEPÓSITO Y DIQUES DE CARENA,

POR

D. LUIS MORENO.



VALENCIA.

Imprenta de Victorino Leon.

SUCINTA RESEÑA

SOBRE LA NECESIDAD DE LA TERMINACION

DE LAS

OBRAS DEL PUERTO,

y mejora que reportaria á Valencia la instalacion de

DOCKS DE DEPÓSITO Y DIQUES DE CARENA,

POR

D. LUIS MORENO.



VALENCIA.

Imprenta de Victorino Leon.

Valencia 2 Mayo 1870.

Señores:

Me habia propuesto desarrollar algunas ideas de interés general para esta ciudad y su provincia, en la reunion pública que se celebró ayer en el salon de sesiones de la Excm. Diputacion Provincial.

El giro que tomó la discusion desde un principio, no me permitió esponerlas.

Me creo en el deber, á fuer de buen ciudadano y amante cual mas de los intereses de Valencia y su provincia, de dar á conocer á V.V. el conjunto de ideas, aunque sin entrar en detalles, que me habia propuesto emitir ante tan respetable como honorable sociedad allí congregada.

Ruego pues á V.V. miren con benevolencia mi inesperiencia, y espero que en un porvenir no muy lejano sabrán apreciar en lo poco que valga la Memoria detallada y técnica que pienso publicar sobre el puerto de Valencia y las carreteras y caminos vecinales de esta provincia.

De V.V. con la mayor consideracion S. S.

Q. S. M. B.

Luis Mccano.

SEÑORES:

La Excm. Diputacion Provincial ha acordado la convocacion de una reunion pública con el fin de que el comercio, la industria y demás personas competentes en la materia emitan su opinion sobre la manera de poder llevar á cabo la terminacion de las obras del Puerto, y el modo de levantar fondos con tal objeto.

Mucho honra á dicha corporacion semejante determinacion; démosle pues las mas espresivas gracias por el interés señalado que tiene en hacer públicos y notorios los actos de su administracion.

Y entrando, aunque inespertamente, en el fondo de la cuestion, manifestemos que si la terminacion de las obras del Puerto es de imperiosa necesidad, no nos restan mas que dos medios que escogitar: ó la realizacion de un empréstito, ó la emision de obligaciones.

Inútil parece repetir la historia, á todos conocida, de nuestro Puerto; esta importante obra, manejada siempre y desgraciadamente con bastante desacierto, debiera estar terminada, si los gobiernos anteriores hubiesen invertido en su construccion todas las sumas á ella afectas, si hubiesen formado un plan definitivo y lo hubiesen seguido con regularidad.

No creo sea el momento de detallar los defectos de que dicha construccion pueda adolecer, y solo diré que declarada por el Gobierno provisional y á peticion de la Diputacion obra provincial, es urgentisima su terminacion, si no queremos que los temporales destruyan en un plazo no muy lejano los capitales é intereses en ella invertidos.

Ahora bien: ¿en qué época ha sido entregada esta obra á la iniciativa provincial? Cuando esta se encuentra sin recursos; cuando por operaciones harto desgraciadas de crédito en nuestra plaza, ha desaparecido el numerario, y el comercio, aun no repuesto de los golpes repetidos de las bancarrotas y suspensiones de pagos de nuestras sociedades de crédito, en que hasta los particulares tenian depo-

sitados sus ahorros, ha sido imposible la emision de ninguna obligacion, pues á 70 p. 0/0 aun no ha habido quien las solicitase.

Sin embargo, todo el mundo está interesado en la terminacion de dichos trabajos, y el comercio mejor que nadie conoce que la conclusion de las obras del Puerto es una cuestion de vida ó muerte para la provincia, que como productora necesita importar para cubrir sus necesidades y atender al servicio del interior, y exportar sus vinos, sus espíritus, arroces, naranjas, cacahuet, capullo de seda, cáñamos, aceites y demás productos.

Luego si las obras no pueden permanecer de la suerte; si no debe interrumpirse su curso; si hay que terminar el dique de Llovera y reforzar la escollera; si hay que concluir los malecones de las dársenas interiores y acabar por fin con el dragado; si deseamos ahora que renace el comercio de Levante aprovechar de todos los beneficios de la navegacion, y queremos que los navieros no desiertan de nuestro Puerto, no hay mas remedio que arbitrar recursos y terminar de una vez con dicha construccion.

Mostrada la necesidad de la terminacion del Puerto del Grao de Valencia y de realizar los fondos necesarios, veamos con imparcialidad los recursos de la provincia.

La ley de 26 de Febrero de 1856 faculta á la Diputacion provincial para emitir 22.000.000 de reales en obligaciones con un interés de 8 p. 0/0, y determina las bases en que debe apoyarse esta negociacion. No creo deber entrar á detallar la operacion ni á comentar su historia: á otras personas mas competentes toca el analizarla, y yo solo diré que de estos 22.000.000 no se han emitido mas que 8.000.000 y una fraccion; mas como las obras han sufrido una variacion importante en su último proyecto y un aumento en el coste de su construccion, de aqui el que la Diputacion se vea en la imperiosa necesidad, no solo de aprovechar por completo la autorizacion que el gobierno le concedió, si que de ampliar aquella cantidad para con ella terminar las obras y cubrir atenciones anteriores y referentes á la misma.

El estado de la sociedad contratista es harto conocido de toda Valencia: aun mas; sabemos que ha pedido la rescision del contrato, apoyándose en que la Diputacion no le abona el importe de ejercicios anteriores. Estas solas li-

neas nos demuestran en primer término, que la corporacion provincial debe proceder á una liquidacion con la espresada sociedad, y secundariamente, que como la provincia tiene necesidad de que el curso de los trabajos no se interrumpa, hay precision tambien de que la Diputacion ó un nuevo contratista se quede con todo el material afecto á la explotacion de dichas construccion.

Entonces, pues, si la Diputacion no tiene un céntimo en caja; si las obras no pueden paralizarse un solo momento; si debe proceder con la sociedad de Crédito Valenciano á una liquidacion; y si está obligada de satisfacer los intereses de los 8.000.000 de obligaciones emitidas, es indudable que necesita recursos inmediatos y que le faciliten no tan solo el dinero suficiente á la continuacion de las obras, si que para poder zanjar de una vez todas las cuentas pendientes y afectas á las mismas.

Si la Diputacion, como creemos, ha ensayado ya varias veces de emitir obligaciones sin ningun resultado, por el estado depreciativo de valores en el mercado público, es fácil de comprender la imperiosa necesidad en que se halla de recurrir á un empréstito.

Conocidas de todo el mundo son las combinaciones que exige una negociacion de esta clase; por lo tanto, dejemos á la ilustracion de las dignas clases de hombres de negocios aqui congregados, el desarrollo y demostracion de las bases de esta operacion. Lo que sí diré, es que con las condiciones que de público se indican, el empréstito con una casa inglesa, presentado por el Sr. de Lamartiniere, cuesta á la provincia un 14'30 p. 0/0. ¿Este dinero es caro ó barato? No es de mi competencia el decirlo; examínese nuestro crédito en el extranjero; véase la cotizacion de nuestros fondos; el mal efecto que producen en las plazas mercantiles nuestras revueltas interiores, y la necesidad en que nos hallamos de proporcionarnos recursos; y luego de estas observaciones, que estos mismos señores formen un juicio exacto y emitan su opinion.

Si se hace un llamamiento al comercio, á la industria, á las clases productoras y mercantiles, y se les dice: «necesitamos 20.000.000 de reales: dádnoslos y nosotros os entregaremos obligaciones del Puerto en garantia, y os abonaremos un interés del 8 p. 0/0, resultará en primer término, que por buena voluntad que tengan las clases espresa-

das, no se podrá hacer efectiva dicha cantidad, pues luego de la absorcion de los capitales de esta provincia por las sociedades la Tutelar, la Hipotecaria, Porvenir de las familias, la Peninsular, Montepío universal, Crédito y Fomento, Crédito mercantil, Banco de Madrid, Crédito Valenciano y Gran Central, nos parece imposible la realizacion de tan importante suma.

Secundariamente, si se llegase á que dicha cantidad se suscribiese, ¿á qué tipo se verificaria y con qué condiciones se realizaria?

Las emisiones anteriores, segun de público se dice, se verificaron al 85 y 80 p. 0/0; hoy al 70 p. 0/0 nadie quiere ese papel; tal es la desconfianza que tienen los tenedores de numerario y el malestar del comercio de esta plaza, que se halla bajo el peso de la crisis porque atravesamos, y privado de los recursos que le han sido retirados por las mencionadas sociedades de crédito.

He dicho que las bases del empréstito Lamartiniere proporcionaban el dinero, segun se dice, al 14'50 p. 0/0; la emision de obligaciones al 70 p. 0/0 nos ocasionará, segun se susurra, el mismo gravámen del 14'30 p. 0/0.

¿Podrá realizarse esta última operacion? ¿Valencia podrá aprontar la suma de 20.000.000 de reales á ese tipo? Creemos formalmente que no; mas aun, tenemos el convencimiento de la imposibilidad, aunque el tipo fuese mas bajo; y si tal emision tratase de efectuarse á un precio inferior al indicado, la operacion seria ruinosa y la provincia deberia oponerse.

No dudo un momento que los señores aquí reunidos estudiarán con el debido detenimiento una cuestion tan palpitante para los intereses de Valencia, y que la Excm. Diputacion Provincial comprenderá que si los tenedores de dinero en esta clase de negocios exigen una garantia, los contratistas de las obras necesitan tambien asegurar el cobro de sus situaciones mensuales ó trimestrales, razon por la cual siempre desean ver garantidos los fondos destinados á las obras que ejecutan.

Por otra parte, la Tesoreria de provincia, si la totalidad de los fondos se realiza de una vez, no debe tener en la inagacion cantidades tan respetables y que le cuestan un crecido interés.

Estos motivos y el precio del papel consolidado, permiti-

rian quizá de hacer una doble operacion benefícosa á la provincia y que aseguraria el éxito de la terminacion de las obras.

Si la corporacion comprase títulos que en la actualidad producen sobre un 12'50 p. 0/0; si los depositare en el Banco y sobre ellos formulase empréstitos anuales al 5 ó 6 p. 0/0 para saldar la diferencia de sus productos con sus gastos de los ejercicios corrientes, quizá se lograra mejorar el interés de la emision ó empréstito.

Algunas combinaciones son las que pueden estudiarse; mas como mi mision no es entrar en estos detalles, paso de hecho á ocuparme de otra obra de suma importancia para la provincia, que parece enlazarse con la contratacion del empréstito.

Segun de público se dice, y segun la concesion para estudios otorgada por la Diputacion Provincial á los Sres. Labastida y Lamartiniere, representantes de la casa inglesa que trata de negociar el empréstito, parece ser que la misma quiere tambien establecer en las inmediaciones del Puerto unos diques de carena y construccion de buques, y establecer Doks de depósito.

Esta doble operacion, si es cierto, como es de suponer, debemos mirarla con suma atencion y no desperdiciar los buenos efectos que produciria en nuestra provincia su instalacion.

Siendo mas conocidos en la generalidad los diques de construccion, sobre este particular nos detendremos poco, y solo diremos que sin recursos, sin diques, contando solo con una mala playa, con los esfuerzos de armadores particulares y con la laboriosidad de nuestros incomparables calafates, hemos construido buques de gran porte. ¿Qué no podriamos hacer mañana que tuviésemos los astilleros correspondientes? ¿Qué no haria esa benemérita clase de calafates, tan decaida hoy por falta de trabajo y tan acreedora á mejor suerte? ¿Qué diferencia en la existencia de esas familias tan laboriosas, y qué mejoramiento en un oficio que tiene tantos brazos parados y que solo espera que con la terminacion del Puerto las construcciones y reparaciones de buques se desarrollen para mejorar su posicion, para adquirir el bienestar que les es debido y poder ser útiles á la sociedad como ellos mismos lo desean!

Añadid á estas observaciones aquellos talleres hoy de la Diputacion Provincial y base de las obras del Puerto, que por su posición, por la situacion que ocupan y por los discípulos que de continuo en él se forman, están llamados á ser en un porvenir no muy lejano la base para la reparacion de los buques y para ayudar á la trasformacion y variaciones necesarias á la marina de vapor.

La apertura del canal del istmo de Suez devuelve la vida al Mediterráneo; y como quiera que en este mar no hay ningun dique completo de reparacion, que los buques en lo general se ven precisados á recurrir á los lejanos de *Liverpool* y alli tomar número de órden y esperar, por la gran confusion que concurre, dos y tres meses para que los puedan *adovar*; es incalculable el beneficio que tal instalacion produciria si se llegase á efectuar adjunto á la dársena de nuestro puerto, pues raro seria el buque, además de los pertenecientes á las matriculas de las costas del Mediterráneo, que hiciese la navegacion de Oriente, de la India y del Japon, que no rindiese un tributo á nuestros diques, mas cuando podrian aprovechar los Doks de depósito.

En cuanto á los Doks, debemos ser un poco mas estenosos, y no dudo tendreis bastante indulgencia para escusar mi inesperienza y prestarne un poco de atencion.

¿Sabeis lo que son Doks y cuál es su importancia para una provincia y para una nacion?

Pues son vastos establecimientos, inmensos depósitos, cuya instalacion exige capitales respetabilisimos. Los Doks de depósito son, no tan solo un terreno neutral, desde el cual las mercaderias que acuden se estacionan para esperar ulterior destino en el gran mercado de Europa, sino que hay productos, y á esta clase pertenecen la mayor parte de los de Levante, que llegan en estado bruto y necesitan una primera preparacion para presentarse al consumo; el tránsito moderno no se limita al simple paso de una mercancia en el estado primitivo en que la recibe el primer importador: cada dia se combina mas y se ausilia mutuamente la industria y el comercio. Estos depósitos pueden tambien enlazarse si el gobierno accede al régimen de las adiciones temporales.

Con este sistema, así como el depósito es un almacen situado dentro de España y que para los efectos comerciales

está fuera de la nacion, los establecimientos industriales que hacen uso de la *admission temporal* son fábricas que están tambien dentro de España, y para los efectos industriales están fuera de la nacion.

El comerciante que ha de importar un producto destinado á la reexportacion al extranjero en el mismo estado natural que lo recibe, lo llevará al depósito de los Doks, y sin otro recargo que un leve gasto de almacenaje, lo reexportará cuando le convenga; el comerciante ó el industrial que ha de importar un producto destinado á sufrir una preparacion fabril para su reexportacion, acudirá al sistema de *admission temporal*. llevará los productos á su fábrica con franquicia de todo derecho de aduana, mediante la obligacion de reexportarlos al extranjero ó de situarlos en los Doks de depósito en un plazo determinado, realizado que sea el trabajo industrial y sin ninguna clase de gravámen fiscal para exportarlos desde alli cuando convenga á sus intereses.

Este sistema de depósito debe combinarse con el de *Warrants* para transferencias y afianzamientos, porque esta combinacion es la que da verdadera eficacia á los depósitos y encierra el secreto del gran desenvolvimiento que han alcanzado en Inglaterra y Francia.

Por este método la administracion de los Doks ó los depósitos espide á los depositantes un titulo talonario de la mercancia depositada, con designacion de su valor; á este titulo va unido á manera de cupon lo que se llama un *Warrants*: titulo y cupon pueden trasmitirse por endoso, y entonces la mercancia depositada pasa á ser, sin mas formalidad, propiedad del *endosatario*. El *endoso* del cupon separado del titulo significa cesion de la mercancia, salvo para el *endosatario* la deuda garantizada por el cupon ó *Warrants*.

Este sencillo mecanismo permite dar un desarrollo considerable á las operaciones mercantiles; los valores de las mercancias depositadas quedan movilizados en los mercados, y esto equivale para el depositante á un reembolso del capital invertido en las mercancias, que desde luego puede destinar á otras operaciones.

Con lo espresado anteriormente no podemos menos de convenir en la gran utilidad de semejante instalacion, y debemos todos hacer los mayores esfuerzos para el plan-

teamiento de dicho establecimiento, que traerá consigo el régimen de *Entrepôts fictifs* que existen en Francia al lado del *Entrepot reel*, y es aplicable aun á poblaciones situadas en el interior.

De todo lo anterior se desprende que la instalacion de los Doks en una provincia tan productora como la de Valencia, constituirá una revolucion mercantil é industrial, aumentará la poblacion, dará vida al comercio, desarrollará en grande escala la circulacion del numerario, creará á su sombra un sinnúmero de industrias, se utilizarán los brazos escedentes, y hasta si quereis mas, se quitará para siempre en este pais el vicio de la empleomania, tan inherente á una comarca sin vida, sin comercio, y falta de industria; únicos móviles capaces de proporcionar al hombre probo, laborioso y económico, los verdaderos goces de la existencia y de la familia; beneficios que los empleos jamás proporcionan por su inseguridad y la exigüidad de sus mismos sueldos.

El monopolio del comercio del mundo lo posee Inglaterra con el establecimiento de sus famosos Doks de Lóndres y Liverpool: todas las demás naciones han sido y vienen siendo aun sufragáneas de este inmenso comercio de la Albion. Luego está probado que Lóndres y Liverpool encierran en sus inmensos depósitos los tesoros del tráfico oriental y americano, para esparcirlos por el mundo, prévio tributo rendido á su colosal comercio.

Cádizera el Lóndres en pequeño de nuestra España, y el Mediterráneo se hallaba en un estado de completo abatimiento mientras el comercio de Oriente se dirijia por el cabo de Buena Esperanza. El canal de Suez viene á romper el último eslabon de esa cadena de monopolistas que principió por los egipcios y concluye en los ingleses.

El territorio que atraviesa hoy el canal marítimo es un territorio neutral; no cabe ya para el porvenir el monopolio por la posesion del territorio; la enorme reduccion de distancia para la travesia de Oriente coloca hoy los mares de la Indo-China tan al alcance de la pequeña como de la grande navegacion; no cabe ya tampoco para el porvenir el monopolio de la posesion del mar.

La grande conquista que ha proporcionado la apertura del istmo de Suez, es el haber puesto al alcance del comercio una navegacion que no necesita ya ni grandes bu-

ques ni grandes compañías, y que antes solo era accesible á la aristocrática Inglaterra. Hoy de todas partes se va á Oriente, y el mas modesto comerciante puede emprender hasta con buques de poco tonelaje el comercio con las regiones del Occéano Indo-Chino.

Las naciones que como España tienen sus costas sobre el Mediterráneo, son las que se ven llamadas á recoger las primicias del tráfico de Oriente.

La apertura del istmo devuelve al Mediterráneo el comercio que le arrebató el Cabo, que de nuevo volverá á quedar desierto, y aunque parte de los 6.000.000 de toneladas que han de desembocar por el canal de Suez, crucen aun el Estrecho en busca de los mares del Norte y de los depósitos de Liverpool, si de sus depósitos tienen que volver á salir en bruto ó con una preparacion industrial á los mercados y centros fabriles del Mediodía de Europa, los dispendios serán tales, que una mercancia cualquiera, en estas condiciones, no podrá sostener la competencia con la similar que detenida en el Mediterráneo en los Doks y en medio de su curso á Occidente, se dirijirá desde allí á buscar el mismo mercado. Esta será la razon que obligará á los mercados del Norte á ceder en su monopolio una gran parte de su zona de explotacion á los que se creen en las costas del Mediterráneo, y la gran corriente desde el Canal al Estrecho irá cediendo paulatinamente.

Sus corrientes, ya indicadas por lo que se observa, parecen ser:

Trieste, que por su situacion se halla maravillosamente enlazada con el centro de Europa.

Marsella, que con su potente marina de vapor, su industria motivada por la instalacion de los Doks de depósito y sus vias férreas que la enlazan desde el Occéano en Burdeos con las naciones del Norte, arrancará el mercado de la Francia de los depósitos ingleses, y les presentará la competencia hasta en aquellos mismos mares del Norte.

Génova, con su escogida marina y con los grandes sacrificios hechos en la perspectiva del porvenir, será el centro comercial de la Italia Central y de los Alpes; y

Brindis, distante solo 70 horas de navegacion de *Port Saind*, tendrá la preferencia incontestable de las comunicaciones aceleradas con Oriente y el movimiento general de viajeros.

Las costas de España en el Mediterráneo, por su posición y estension, están llamadas mejor que las de ninguna potencia á desarrollar su comercio; cierto es que esta revolución en la navegacion nos ha cojido desprevenidos; y si bien Marsella principió á prepararse en el año 1848 y sus esfuerzos fueron apoyados por los seis artículos del decreto del gobierno provisional de aquella república en 21 de Marzo del mismo año, cierto es tambien que aunque en corta escala, nuestra provincia ha hecho cuanto le ha sido posible, y si encuentra el apoyo en el gobierno, que sus sacrificios merecen, el puerto de Valencia llegará á ser en un plazo no muy lejano el Marsella de España.

La distancia de la desembocadura del canal del istmo de Suez es mas corta á nuestro puerto que al de Marsella en mas de 150 leguas, y con la terminacion del ferro-carril de Henarejos y sus enpalmes á Teruel y Zaragoza, la distancia para la union de ambos mares será tambien de mas de 25 kilómetros mas corta que la de Marsella á Burdeos, sin contar que con la apertura del istmo, que acorta la distancia entre Madrid, Filipinas y el Japon en mas de 3.000 leguas, si se estableciese un servicio regular de vapores en nuestro puerto con escala en Brindis, podriamos esparcir los productos de Oriente en toda la peninsula y aun en parte de los mercados del Mediodia de Europa.

La travesia entre Marsella y Burdeos solo cuenta centros productores, mientras que nosotros, con las producciones que hoy nos proporciona el enlace de los ferro-carriles con la capital y el centro de España, y con nuestros valles de Teruel, Cuenca y la Alcarria, tan abundantes en granos, semillas, maderas de construccion y vinos, suministraríamos á los Doks en abundancia sales, liñitos, hullas, azufres, manganos y minerales de plata, plomos y cobre, y servirian de lastre á los buques que necesitan evitar estadias y encontrar un pronto flete de retorno.

Examinad, por otra parte, nuestro comercio con las Américas del Sur, el aprecio que allí tienen nuestros vinos, y la facilidad con que á los alrededores de nuestro puerto podremos establecer fábricas de curtidos y de trituracion de huesos, de desperdicios de asta, tan abundantes en aquellos paises y tan útiles aquí á nuestra agricultura floreciente. Mirad nuestras producciones de azúcares en las Antillas, y vereis el que en Valencia podriamos refinar.

Tres puertos solo en el Mediterráneo pueden competir para el establecimiento de los Doks, y son Barcelona, Tarragona y Valencia. Los tres tienen á sus inmediaciones rios: el Llobregat, el Franconi y el Túria; el último es el solo que no arrastra aluviones, y que no está sujeto á formar deltas. Las condiciones de entrada en el de Barcelona, todo el mundo sabe que son malas, y los vientos mestrales que allí reinan siguen una direccion que es conocida de todos los navegantes; á mayor abundamiento, por su situacion se halla ya colocado á la entrada del golfo de Leon, y sufre todas sus malas consecuencias.

Tarragona padece mucho de los vendabales, accidente natural que hace insoportable su puerto, que por su posicion especial se halla muy oprimido para que pueda obtener las condiciones de ensanche y mejora del de Valencia.

Valencia cuenta con un puerto de nueva construccion, casi concluido, de gran capacidad para las necesidades del momento y porvenir, y con condiciones para su mejoramiento y ensanche que permitirán mas adelante, si necesario es, y si su comercio y movimiento en los diques lo exigen, darle las dimensiones que el gran desarrollo del mercado de esta plaza podria exigir. Cuenta con las producciones mas buscadas para su exportacion; abunda en vinos que están acreditados y tienen abiertos los mercados de América, y con la apertura del Istmo los de Oriente y el mar de la China; sus espíritus, los mas estimados en los mercados extranjeros; su naranja, que corre el mundo y no tiene competencia; sus esquisitas frutas y legumbres; su pasa de Denia; sus arroces, su cacahuet, sus aceites, su algarroba y sus espartos, etc. ¿Qué será cuando con los Doks agregue todas las industrias que son inherentes á su instalacion y nos vengan todos los productos del interior?

El establecimiento de los Doks en Marsella y los Entrepôts, han producido un aumento considerable de comercio; solo en el ramo de semillas oleaginosas, se han montado á su alrededor mas de 41 fábricas que trituran 1.800.000 quintales métricos de semillas, y que producen por término medio 1.400.000 quintales de aceites que dan á sus buques un flete seguro en los puertos de Levante. En el año 1868 la importacion de semillas de algodón se elevó á la suma de 170.000 toneladas, y la exportacion de aceites fa-

bricados ascendió á 28,300 toneladas, luego de haber surtido sus inmensas jabonertas.

Con este sistema de depósitos, Marsella cuenta también á sus alrededores con un centenar de fábricas de harinas que mueven unas 600 muelas; la mayor parte de estas fábricas trabajan para el comercio de exportación, y en el año anterior pasaron por los Doks de aquella plaza 10.486,000 hectólitros en granos y harinas, habiendo exportado 3.428,000 hectólitros; siendo de notar que de esta última cantidad España solo ha sido tributaria de 2.870,000, es decir, las cuatro quintas partes de su fabricación.

Para concluir, por fin, diremos que en el año anterior aquella ciudad importó 57,700 toneladas de azúcares brutos, y reexportó 42,900 toneladas de azúcares refinados.

Examinense con detenimiento estos sencillos datos, que busco á cercenar por la brevedad del tiempo, y se comprenderá el beneficio de la instalación de los Doks y almacenes de depósito; con esta mejora cesaríamos de ser tributarios del extranjero; sería fácil véiésmos también establecidas en este puerto fábricas de toda clase de telas y demás de algodón, que con el sistema aduanero que rije, no pueden dedicarse á la exportación, por ser difícil á estos establecimientos la competencia, á causa de los grandes derechos que pagan unas mercaderías que una vez fabricadas deben ser reexportadas.

La Inglaterra posee sus grandes factorías en la India; la Holanda tiene su Sonda, base para su comercio de importación y exportación entre ambos mares; á la Francia, que carecía en dichos países de un punto de apoyo, y que comprendió que se hallaba en la necesidad de poseer un establecimiento en aquellas regiones, le ayudamos muy directamente á conquistar las provincias Cochinchinas, y nosotros, que tenemos un imperio en Filipinas, ¿á quién diremos que no tenemos comercio? ¿A quién diremos que las producciones de aquel archipiélago, en yute, arroz, tabaco, azúcar y café, que son los grandes renglones de la exportación, produjeron en 1866 10.657,026 pesos fuertes, y que tanto de esta cantidad como de la de importación, que escedió de 10.901,384 pesos, España solo participó de 1.300,000 pesos? es decir, la vigésima parte, y aun esta cantidad la absorbió casi toda el renglon de tabacos para el Gobierno.

Desde el establecimiento de los Doks en Marsella y en Trieste, la progresión del comercio ha sido en Francia de 130 p. 0/0; en Austria de 154 p. 0/0, y en Inglaterra solo ha ascendido á 102 p. 0/0.

Hoy día la marina mercante viene recibiendo una reforma necesaria, y la navegación mista y al vapor va reemplazando á la velera; esto hace que el número de buques disminuya en relación á la repetición de sus viajes. Los puertos no necesitan dársenas de tanto calado como los grandes navios de la carrera de los Cabos exigían, y las costas pueden hoy con mas multiplicidad responder á las necesidades de la navegación y del comercio.

Francia, que no contaba en 1840 mas que con 9,538 toneladas de vapor, tiene hoy 240,000; Austria, que tenía en el mismo periodo 2,838, hoy suministra 84,400; é Inglaterra, que en la época señalada ponía en movimiento 87,928 toneladas de vapor, representa hoy 875,000.

En la misma época Inglaterra daba entrada en su puertos y diques de Liverpool á un 77 p. 0/0 de buques de vela por un solo 23 p. 0/0 de vapor; hoy recibe un 58 p. 0/0 de vapor por un solo 38 p. 0/0 de vela.

Manifestado cuanto antecede, réstame solo decir que Inglaterra, que es previsora y ha comprendido la disminución de su monopolio en Lóndres y Liverpool, busca á precaverse con tiempo y trata de establecer grandes almacenes en el Mediterráneo, para contrarrestar la competencia del Mediodía de Europa, al mismo tiempo que proyecta un puente colosal para salvar el estrecho de la Mancha.

Los Sres. Labastida y Lamartiniere solicitan y obtienen, en representación de una casa de aquel país, la autorización para hacer los estudios y luego establecer en nuestro puerto unos Doks de depósito y unos diques para construcción y reparación de buques; luego si dichos señores han recorrido, como de público se dice, los puertos del litoral del Mediterráneo y se han fijado en nuestra provincia, no hay duda que este puerto y su comarca, por sus condiciones, producciones y relaciones con aquella nación, es el que han creído preferible para tal instalación.

Sus pesquisas, sus viajes, sus reconocimientos, sus gastos, su permanencia ilimitada, sus comparaciones con el extranjero y sus apuntes y bases sobre Liverpool, deben ser muy formales, pues nadie invierte dinero sin que le

reproduzca y sin que sus investigaciones no lleven un objeto determinado.

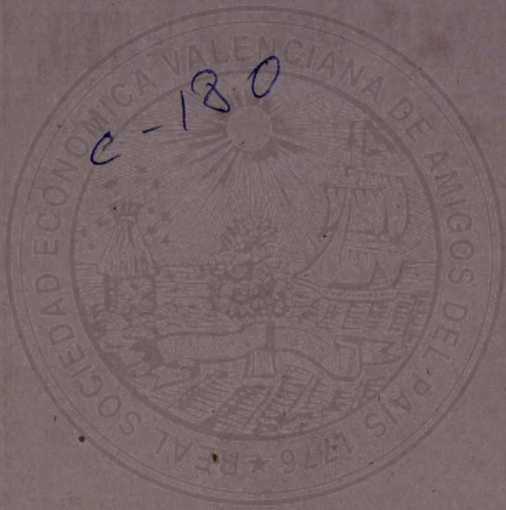
Esta perspectiva, si es cierta, como es de presumir y yo debo creer por cuanto llevo manifestado, para el porvenir futuro de nuestra provincia, debe precisamente conducirnos y obligarnos a la pronta terminacion de las obras del Puerto; á modificar en lo que sea posible los malecones de sus dársenas interiores, que están en parte en estado ruinoso, por medio de bloques artificiales que por su buena colocacion eviten las dobles cargas y descargas y faciliten el que los buques de todos portes puedan abordar con facilidad los muelles, dando suficiente fondo en el canal central para que los de mayor calado puedan entrar y guarecerse de los temporales.

Para ilustrar á la Excm. Diputacion Provincial y para acordar los medios de llevar á efecto la terminacion de los trabajos con la mayor rapidez, se halla aqui reunido lo selecto del comercio y de las demás clases de la sociedad; hablen los hombres de negocios y emitan su opinion sobre la manera de levantar fondos; vean las condiciones del empréstito, y que la digna corporacion aqui presente, con el patriotismo que la caracteriza, demuestre la imposibilidad de emitir obligaciones á un tipo mas barato del 4.50 p. 0/0; y luego de oido el parecer de las personas competentes, y de bien discutidos todos los medios, procédase ó al empréstito, ó á lo que mas convenga, con tal que lleguemos á la terminacion definitiva del Puerto del Grao de Valencia, que es la vida, el alma y la base de la prosperidad de la agricultura, la industria y el comercio, verdaderos ejércitos de las sociedades modernas, y en los cuales sus soldados no usan otras armas que el trabajo, los útiles y las herramientas; siendo sus grandes elementos de potencia, las máquinas de vapor, las fábricas, la produccion, los puertos, la marina, los ferrocarriles y las carreteras. He dicho.

Valencia 1.º Mayo 1870.

Luis Moreno y Garcia.

e-180



LIBRARY
of the University of Valencia