

VII-7  
C. 292

# INFORMACIÓN

ELEVADA POR LOS

## CENTROS COMERCIALES HISPANO-MARROQUÍES

A LA COMISIÓN DEL CONGRESO

ENCARGADA DE DICTAMINAR

SOBRE EL PROYECTO DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS

Y PROTECCIÓN Á LAS INDUSTRIAS NAVALES



FERNANFLOR, 8, BAJOS.

Madrid.—LA REM SHO

—  
1908

# INFORMACIÓN

ELEVADA POR LOS

CENTROS COMERCIALES HISPANO-MARROQUÍES

A LA COMISIÓN DEL CONGRESO

ENCARGADA DE DICTAMINAR

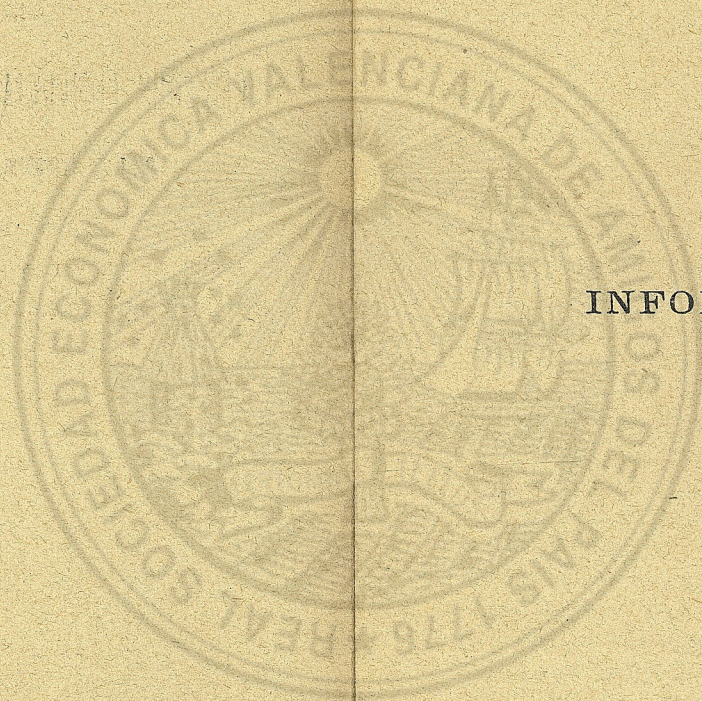
SOBRE EL PROYECTO DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS

Y PROTECCIÓN Á LAS INDUSTRIAS NAVALES



Madrid.—LA REM SHO

—  
1908



INFORMACIÓN



EXCMO. SEÑOR:

Respondiendo á la petición del Centro Comercial Hispano-Marroquí de Barcelona, para que la Comisión de su digna presidencia ampliara el plazo de información, acudimos ante V. E. exponiendo lo que estimamos procedente, con respecto al proyecto de ley sobre fomento de las industrias y comunicaciones marítimas.

Limitaremos nuestras observaciones á lo que afecta á las comunicaciones marítimas entre España, Marruecos y posesiones españolas en Africa, que han de servir de base fundamental para el desarrollo de nuestro comercio, tan necesitado de leyes que estimulen la actividad y sirvan de garantía en toda empresa de penetración mercantil.

No dudamos de la recta intención que ha guiado al autor del proyecto, pero aquella se vería burlada si no acudiéramos á sostenerla

señalando los puntos en que pueda mejorarse en beneficio de los intereses generales del país.

De otro modo, la obra legislativa carecería, en parte, de valor práctico, inutilizando los sacrificios del Estado encaminados á conseguir la mayor expansión comercial.

Precisa, pues, ampliar y aclarar algunos extremos para que la ley sea real y positivamente fomentadora de las industrias y comunicaciones marítimas nacionales.

Fundados en esta aspiración, tenemos el honor de presentar á la consideración de V. E. las siguientes enmiendas:

#### PRIMERA

El artículo 5.º debería quedar redactado así:

*«Queda suprimido el impuesto de transporte marítimo al embarque de los productos nacionales á su exportación en tráfico directo ó indirecto, ó en transbordo en buques españoles, como también el desembarque de los productos procedentes del Norte de Africa y Marruecos.»*

Salta á la vista la conveniencia de conceder al tráfico indirecto ó por transbordos, las mismas ventajas que al tráfico *directo*, pues ambos se completan á un solo fin.

De lo contrario, sería como los ríos sin afluentes que les den vida. Sin facilidades en los transbordos en puerto y por buque español, el tráfico no sólo sería imposible las más veces, sino que constituiría un privilegio para determinadas poblaciones.

#### SEGUNDA

El apartado letra *e*) del artículo 17, debería estar redactado en esta forma:

*«Que se hagan bonificaciones en los fletes corrientes del transporte por servicio combinado; que se bonifique también, dentro de un máximo de tonelaje, los fletes de los productos nacionales, cuya explotación convenga favorecer especialmente, y se bonifiquen asimismo, los pasajes de los comisionistas y agentes de comercio con una rebaja del 50 por 100 de la tarifa general.»*

Precisa partir de este punto de un derecho y no dejar á la voluntad del concesionario la rebaja que haya de establecer en los viajes, único medio de que el comercio sepa á qué atenerse.

### TERCERA

Al apartado *f)* del propio art. 17, debería agregarse lo siguiente:

*«El concesionario ó concesionarios deberán nombrar representantes ó consignatarios de sus buques á súbditos españoles establecidos en los puertos extranjeros de ruta, y sólo á falta de éstos ó de personal idóneo para el caso, podrá concederse la referida consignación á los súbditos de otras naciones».*

Debe tenerse en cuenta que la nacionalidad del consignatario puede influir en pró ó en contra de la carga española, pues si es extranjero, sus preferencias serán para los productos de sus con-nacionales.

### CUARTA

En cuanto al apartado *c)* del art. 17, que trata de las tarifas de máxima percepción aprobadas por el Gobierno, debería hacerse constar lo siguiente:

*«Que las tarifas de fletes entre España, posesiones del Norte de Africa, Marruecos, Río de Oro y viceversa, sean más bajas que las que*

*apliquen las líneas extranjeras ó cuando menos que no pueden, en ningún caso, ser más elevadas».*

Es lógico que desde el momento que nuestras líneas gocen de una subvención, surta ésta los efectos á que tiene derecho el país y que no pueden ser otros que la mayor baratura en los fletes y, sobre todo, que nuestro comercio tenga la seguridad de que no podrá ser más elevado el flete entre Casablanca y Barcelona que entre Casablanca y Marsella.

### QUINTA

Al apartado *d)* del repetido art. 17, debería agregarse el siguiente párrafo:

*«En nuestras posesiones del Norte de Africa y en Marruecos se dará preferencia á las casas españolas para el embarque de la carga con destino á España».*

Ya que se trata de líneas subvencionadas, es justo que la preferencia sea para las casas españolas, y no que se vean postergadas, como ocurre muchas veces.

### SEXTA

Asimismo debería figurar en el art. 17 la siguiense cláusula:

*«Será gratuito el transporte de los productos ú objetos destinados á los Museos comerciales españoles ó Exposiciones creadas por Cámaras ó Centros oficiales; como también será gratuito el pasaje de las comisiones nombradas por alguno de los referidos Centros, para recojer dichos productos ó para realizar estudios de interés nacional».*

Es indudable la conveniencia de crear Museos ó Exposiciones comerciales, y para ello deben concederse las mayores facilidades que á la postre resultarán en beneficio de las empresas navieras interesadas en que aumente el tráfico por el conocimiento exacto de las necesidades de los mercados, que es lo que se procura con la creación de los expresados Museos.

### SEPTIMA

También deberá adicionarse al art. 17 las cláusulas que siguen:

*«Los precios del pasaje entre los puertos de España, Norte de Africa y Marruecos, deberán estar ajustados sino pueden ser inferiores á las tarifas que rigen en las líneas extranjeras, con la deducción correspondiente á la menor distancia, debiendo ser igual el precio de ida que el de vuelta. Los pasajeros tendrán derecho á 50 kilogramos de equipaje y los emigrantes á nuestras posesiones de Africa y Marruecos 100 kilogramos. Las Compañías concesionarias acordarán tarifas especiales á Agencias ó Sociedades españolas que se dediquen al fomento del turismo».*

### OCTAVA

Al art. 19 se adicionará el siguiente párrafo:

*«Será reformado el art. 229 de las Ordenanzas de Aduanas para todas las posesiones españolas del Norte de África y Marruecos.»*

No sólo lo aconsejan así las altas consideraciones de patriotismo y la seguridad de que los intereses comerciales de España alcanzarían con esa modificación notorio incremento, sino razones de equidad y de justicia que

no se ocultan, sin duda, á la clara inteligencia de V. E. y á su extraordinaria cultura en asuntos fiscales y financieros, que toda España conoce. El segundo párrafo del art. 229 prescribe que «los buques españoles que conduzcan mercancías nacionales de un puerto á otro de la Península é Islas Baleares, podrán tocar en Lisboa, Oporto, Figueira da Foz ó Viana do Castello, para dejar ó tomar carga, sin que dichas mercancías pierdan su nacionalidad».

El primer párrafo del art. 229 aplicado á los buques que toquen en la costa africana, es una rémora, cuya importancia y cuantía significa para nuestra producción una pérdida de muchos millones. Basta indicar la diferencia que habría entre el hecho actual de que nuestro tráfico con Marruecos y con las plazas españolas que en aquel territorio poseemos haya de hacerse por medio de líneas especiales y directas que son escasas y costosas, dado el deficiente desarrollo de nuestra Marina Mercante, y que además necesitan subvenciones, y la realidad, que crearía la modificación del art. 229 de las Ordenanzas de Aduanas, colocando á aquellos puertos en la misma condición que graciosamente se reconoce á

los de Portugal, con lo que cuantos buques españoles saliesen del Mediterráneo para el Atlántico y el Cantábrico y viceversa, podrían, sin perder la nacionalidad de su carga, tomar y dejar mercancías en nuestras plazas africanas y en los puertos marroquíes. Estaría así vencida la primera dificultad que se opone á esta obra de expansión comercial y que, como V. E. sabe bien, consiste en la falta de fletes abundantes y baratos, porque, según estadísticas, los buques españoles que en navegación de cabotaje cruzan en una y otra dirección el Estrecho de Gibraltar, oscilan diariamente entre diez y catorce vapores sin poder detenerse en los puertos vecinos, y habiendo dejado en los puertos de donde partieron, mercaderías para Marruecos, que el art. 229 les ha impedido recibir á bordo.

#### NOVENA

Exponemos á la consideración de V. E. si entre los vocales electivos que señala el artículo 18, debería figurar uno en representación de los Centros Comerciales Hispano-Marroquíes, como entidades concedoras de los asuntos de que aquéllos han de ocuparse.



### DÉCIMA

Debería adicionarse al proyecto un artículo en esta forma:

*«Queda suprimido el impuesto ó tarifa que tengan establecido las Juntas de obras ó de arbitrios de Ceuta, Melilla y Chafarinas para todos los productos españoles transportados en bandera española».*

*«De la misma manera quedarán suprimidos los impuestos ó arbitrios establecidos por las Juntas de obras de los puertos españoles para las procedencias de Melilla, Ceuta, Chafarinas y Marruecos que arriben con bandera nacional».*

*«Todos los buques con bandera nacional que se dediquen al tráfico entre España, Marruecos y Norte de Africa en líneas regulares, fijas ó periódicas á voluntad del armador, tendrán derecho á atracar en los muelles ó andenes de los puertos españoles».*

Es preciso dar todas las facilidades, cortar las trabas que imposibilitan el desarrollo del comercio; trabas que parecen insignificantes, pero que en realidad son como las impedi-

mentas que distraen cuando no atascan todas las iniciativas.

### CUADRO C.

#### Marruecos y posesiones españolas del Norte de Africa.

##### TERCER GRUPO

Si se desarrollaran las diversas comunicaciones marítimas en la forma que prescribe el proyecto, tenemos la seguridad de que resultaría un verdadero fracaso.

En prueba de ello, nos bastará poner en evidencia los desconsoladores datos estadísticos que tomamos de la obra recientemente publicada por la Dirección general de Aduanas en la parte que se relaciona con nuestras posesiones del Norte de Africa, Río de Oro, Marruecos y Fernando Póo.

#### Comercio de exportación del año 1906

De España para Ceuta . . . . .	504.634
» » Melilla . . . . .	694.557
» » Peñón . . . . .	12.139
» » Alhucemas . . . . .	69.238
» » Chafarinas . . . . .	70.794
» » Río de Oro . . . . .	218
PESETAS . . . . .	<u>1.351.580</u>

**Comercio de importación del año 1906**

De Alhucemas para España. .	Nada
De Ceuta » »	69.798
Del Peñón » »	Nada
De Chafarinas » »	Nada
De Melilla » »	73.553
De Río de Oro » »	18.374
	<hr/>
PESETAS. . . . .	161.725

**Comercio entre España y Marruecos.  
Año de 1906**

De Marruecos para España	6.091.115 Pts.
De España para Marruecos	1.108.214. »

**Comercio entre España y Fernando Póo.  
Año de 1906**

De Fernando Póo para España	2.752.669 Pts.
De España para Fernando Póo	936.696 »

No pueden ser más desfavorables las referidas cantidades si las comparamos con las de Inglaterra, Francia y Alemania.

La prima de subvención por millas, tal como figura en el proyecto de ley, no remediará los guarismos señalados y por consiguiente será nulo el sacrificio del país para crear intereses comerciales en aquellas posesiones.

Por otra parte, la manera de ser de los puertos, playas ó barras del Norte de Africa ó de Marruecos, donde no siempre pueden recalar con facilidad los vapores, viene á robustecer nuestra opinión, de que será ineficaz para el fomento de nuestra industria y comercio la prima de subvención por millas.

Creemos, pues, de absoluta conveniencia que en el proyecto se consigne la prima de subvención por toneladas de carga y millas, estableciendo una escala entre los puertos del Norte de Africa, Marruecos, España, y viceversa, ó bien que se garantice el interés mínimo del capital, como hace el gobierno alemán, á la Sociedad concesionaria que crease las líneas siguientes:

Diaria de Almería y Málaga con Melilla.

Bisemanal entre dichos puertos con Chafarinas, Peñón y Alhucemas.

Semanal entre Barcelona, Valencia, Alicante, Cartagena y á ser posible, Orán, Melilla, Ceuta, Río Martín y Tanger.

Diaria entre Algeciras y Ceuta, extensiva con menor periodicidad á Río Martín y Peñón de la Gomera.

Otra bisemanal combinada entre Cádiz, Tanger, Algeciras y Gibraltar.

De manera que la comunicación desde Cádiz á Algeciras con Tanger sea *diaria*; desde Barcelona á Mogador y de ser posible á Canarias, con escalas en Valencia, Alicante, Málaga, Ceuta, Tanger, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagán, Saffi, Mogador y viceversa, *quinccenal*; desde Pasajes, Bilbao, Santander, Vigo, Lisboa, Tanger y todos los puertos marroquíes hasta Canarias, *mensual*, y de Alicante, Cartagena, Orán y Argel, *quinccenal*.

\*  
\*\*

No obstante, cúmplenos declarar sinceramente que las líneas indicadas no serán suficientes para el desenvolvimiento del intercambio entre España y Marruecos, pues estimamos necesaria, como complemento de la

obra, una tarifa especial para los productos del Norte de Africa y Marruecos, como la que tenemos establecida con los de Portugal, ampliando la esfera de acción con las demás leyes indicadas en la Exposición que los Centros Comerciales Hispano-Marroquíes tuvieron el honor de elevar á las Cortes del Reino.

No queremos dar por terminada esta información sin fijarnos en el *Cuadro C. línea 6, Fernando Póo*, en la que se asigna una subvención de pesetas 787.300'80 para una expedición mensual.

Sabido es que nuestras colonias del Golfo de Guinea, recargan el presupuesto de la península con un déficit que llega á unos dos millones de pesetas, y, por consiguiente, debería dejarse en suspenso la referida línea, hasta que los poderes públicos determinen el modo y forma de explotar las inmensas riquezas que atesoran aquellas colonias, abandonadas al presente, con gravámen manifiesto para el país.

\*  
\*\*

En resumen: se proyecta gastar millones para lograr la mayor expansión comercial,

pero debe tenerse en cuenta que sin leyes de carácter práctico que impulsen y estimulen las energías nacionales, todo sacrificio será inútil y todo esfuerzo será vano para que España pueda conseguir el engrandecimiento á que tiene derecho y por el que deben trabajar todos sus hijos.

Para ello aportan los Centros Comerciales Hispano-Marroquíes al seno de esa digna comisión parlamentaria el testimonio de sus aspiraciones, fundadas en el más acendrado patriotismo.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 15 de Febrero de 1908.

## DA TOS

Comercio de importación y exportación que ha tenido España el año 1906, con las posesiones del Norte de Africa, Marruecos, Río de Oro y Fernando Póo, detalladas en las páginas 13 y 14 . . . . . 12.502.014 Ptas.

### Derechos de Aduana que han pagado en España las siguientes procedencias en el año 1906.

De Fernando Póo. . . . .	1.308.760
» Río de Oro. . . . .	68
» Melilla. . . . .	5.983
» Peñón. . . . .	Nada.
» Chafarinas. . . . .	»
» Ceuta. . . . .	16.967
» Canarias. . . . .	18.145
» Alhucemas. . . . .	Nada.
» Marruecos. . . . .	549.642
PESETAS. . . . .	<hr/> 1.899.565

**Lo que cuesta á España cada año.**

Melilla, Ceuta, Chafarinas, Alhucemas, Peñón y Marruecos, según presupuestos. . . . .	14.000.000
Déficit presupuesto de posesiones de Guinea. . . . .	2.000.000
Futura línea de Barcelona á Fernando Póo. . . . .	787.300
Futuras subvenciones, líneas de España, Norte de Africa, Marruecos, Río de Oro, calculadas.	1.000.000
Puertos y otras construcciones en Ceuta, Melilla, Chafarinas, etc. .	1.000.000
<b>PESETAS. . . . .</b>	<b>18.787.300</b>

**El comercio exterior de 1890 á 1906 han tenido aumento los de**

Alemania. . . . .	El 95 por 100.
Italia. . . . .	» 92 » »
Estados Unidos. . . . .	» 87 » »
Bélgica. . . . .	» 77 » »
Inglaterra. . . . .	» 45 » »
Francia. . . . .	» 33 » »
España. . . . .	200.000 ptas. menos.

**Cantidades para líneas marítimas que pagan cada año las siguientes Naciones y su importancia comercial.**

Alemania, 10 millones de francos, llegando actualmente su comercio de importación y exportación á unos 16.000 millones de marcos.

Francia, 26 millones de francos y un comercio total valorado en 10.000 millones de francos.

Italia, 11 millones de liras y su comercio alcanza unos 4.500 millones de liras.

España, unos 9 millones de pesetas actualmente, y su comercio total llega difícilmente á 2.000 millones de pesetas.

**Derechos aduaneros que devengan los principales productos marroquíes á su entrada en las naciones que á continuación se detallan:**

ARTÍCULOS	ESPAÑA		Francia.	Italia.	Alemania.
	Número de la partida del Arancel	Pesetas por 100 kls.	Francos por 100 kls.	Liras por 100 kls.	Marcos por 100 kls.
	Derechos.	Derechos.	Derechos.	Derechos.	Derechos.
Maíz. . . . .	606	3	3	1'15	3
Habas. . . . .	610	4'40	3	1'15	1'50
Garbanzos. . . . .	609	6	Libre.	1'15	1'50
Pieles. . . . .	480	4'40	Libre.	Libre.	2
Cueros. . . . .	481	3	Libre.	Libre.	18
Aceite de oliva.	626	30	10	6'60	10
Cera animal. . . . .	245	30	8	15	15
Huevos. . . . .	644	15	6	Libre.	2
Gallinas. . . . .	589	80	23'60	5	4
Cebada. . . . .	607	4	8	1'15	1'30
Cera vegetal. . . . .	247	35	3	15	15
Linaza. . . . .	183	1	Libre.	Libre.	Libre.