

MENSAJE

elevado al Gobierno por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de la Coruña, fundamentando la conclusión votada en la Asamblea regional contra el impuesto de tonelaje, celebrada el 9 de Enero de 1909.

Excmo. Sr.:

La Asamblea popular regional celebrada en esta capital el 9 del actual, bajo la presidencia de esta Cámara de Comercio, con asistencia de las entidades expresadas en la hoja adjunta y con la adhesión de las que también en la misma se citan, se ha pronunciado en contra del impuesto de tonelaje que se trata de crear por el artículo 1.º del proyecto de ley de fomento de las industrias y comunicaciones marítimas, redactado por la Comisión dictaminadora del Congreso.

Trasmitida á V. E. en la noche del mismo día 9 la conclusión aclamada por la Asamblea, ha tenido V. E. la bondad de contestar sin demora expresando que el voto de aquélla será tomado en cuenta por el Gobierno y por la Comisión, junto con todos los demás elementos de juicios que reclama la materia.

Estimamos sobremedera el propósito de la Comisión y del Gobierno; y como quiera que la conclusión ha tenido que ser transmitida sin fundamentar, cumple ahora á la misión que en este magno asunto se ha impuesto esta Cámara, recoger y someter á la consideración del Poder público las razones en que la Asamblea ha basado su resolución.

Atañe primordialmente la oposición nacional reflejada en el acto mencionado al impuesto de tonelaje cuya creación propone la Comisión dictaminadora del Congreso. Tocante á los extremos fundamentales del proyecto, al sistema de subvenciones y primas que en el mismo se proponen en concepto de protección directa á la marina nacional, la Asamblea se ha limitado á expresar una completa conformidad con el espíritu del informe elevado por esta Cámara al Congreso de los Diputados en 30 de Abril del pasado año. En este documento, al que nos permitimos remitir á V. E., se manifestaba una adhesión devota al propósito de fomentar y proteger á nuestra marina; pero, al mismo tiempo, y justamente en el deseo de que esta protección beneficiase á la nación y no sólo á particulares intereses, proponíanse algunas enmiendas en lo relativo á la cuantía de las subvenciones y primas, condiciones de los buques, plazo del contrato, número y distribución de líneas, etc. No insistiremos en estos puntos, deseosos de concretarnos al que ha motivado la reunión mencionada, ó sea al impuesto de tonelaje.

En lo que á este proyectado gravamen respecta, la decisión de la Asamblea ha sido de oposición absoluta al pensamiento de la Comisión parlamentaria. Expondremos, sintéticamente, las razones en que esta oposición se funda.

Dice así el art. 1.º del proyecto de la Comisión: «Los buques de vapor nacionales y extranjeros, en navegación de altura, con procedencia de puertos de Europa ó de Asia y África en el Mediterráneo, ó con destino á ellos, satisfarán en el primer puerto de la Península é Islas Baleares donde efectúen operaciones de tráfico de mercancías ó pasajeros un impuesto de una peseta por cada tonelada de registro neto.»

¿Cual ha sido el propósito de la Comisión al introducir esta propuesta en el proyecto ministerial? Se dice que equiparar la condición de los buques extranjeros en España á la que sufre en el extranjero nuestra marina, y, consiguientemente, proteger á la flota nacional.

Nadie puede negar que, en efecto, en Italia, en Francia los buques extranjeros pagan impuestos de cuantía diversa que se fijan sobre el tonelaje neto de los navíos. Admitamos provisionalmente que estos impuestos son de igual naturaleza que el que se proyecta, y asimismo que las condiciones de aquellos puertos y del comercio de aquellos países son idénticos á las de los puertos y del comercio nacionales. Preciso es, en todo caso, examinar si la marina española ha de reportar beneficio y fomento de ese impuesto que se trata de traducir del extranjero.

El artículo 1.º se refiere exclusivamente á la navegación de altura. Tres compañías hay en España que hacen esta navegación: la Trasatlántica, la de Folch y Compañía y la de Pinillos, Izquierdo y Compañía. Estorbadas estas compañías por la concurrencia extranjera piden y obtienen de la Comisión un margen diferencial. Porque margen diferencial y no otra cosa es el impuesto que se proyecta. Aun cuando hay quien afirma que también las Compañías nacionales pagarán el impuesto, evidente es que no ocurrirá así. Las Compañías nacionales no pagarán, porque sus líneas principales no proceden de puertos de Europa, ni de Asia, ni de África, ni terminan en otros puertos que los españoles. Y es muy natural ésto: si hubiesen de pagar ¿cómo de estaría la protección?

No pagarán las líneas nacionales de altura. Y las que no son de altura, las que hacen el tráfico de gran cabotaje ¿no son marina nacional? ¿No sufren la competencia del extranjero? ¿No merecen también protección?

La Comisión no ha podido menos de entender que sí, que la merecen, tanto, por lo menos, como las líneas subvencionadas; pero ha debido detenerse ante la consideración de las tremendas consecuencias que se derivarían de imponer un tributo á la navegación de gran cabotaje cuando ésta se halla por la mayor parte en manos del extranjero. Así, pues, aun á riesgo de ser tildada de inconsecuente, ha seguido adelante en su propósito y se ha limitado á proteger á la navegación de altura.

Pero, bien mirado, tampoco á la navegación de altura, sino casi exclusivamente á la Compañía Trasatlántica. ¿Qué Compañía nacional podrá competir con esta Empresa, llamada á percibir durante veinte años

una subvención anual de 10.000.000 de pesetas? Al hablar tanto de fomento de la marina nacional ¿no parece que se hace alusión á flotas diversas que puedan á la vez aprovecharse de ventajas generales? Sin embargo, el hecho escueto es que una sola flota, la de la mentada Compañía, única que merecerá la adjudicación del concurso, tendrá durante veinte años el monopolio de la navegación regular nacional con América. Por consiguiente, ella sola será la beneficiada. No se hable, pues, enfáticamente de marina nacional, como si cualquier buque español pudiese aspirar á hacer á la Trasatlántica la competencia.

Veamos ahora qué clase de protección será la que reporte de ese impuesto la flota de que se trata, y las consecuencias que del mismo se derivarán para la vida nacional.

Las numerosas Compañías extranjeras que visitan los puertos españoles del N. y NO., y singularmente los de la Coruña y Vigo, no vienen aquí atraídas por la importancia del tráfico que puedan explotar. Vienen gracias á que forzosamente tienen que remontar la altura de Finisterre para tomar la ruta de América. Siéndoles indispensable rozar nuestra costa, pueden con facilidad y con muy escasos gastos aprovechar el tráfico de nuestros puertos. Es, pues, á nuestra privilegiada situación geográfica á lo que debemos el ser visitados mensualmente por 35 ó 40 grandes buques, que, á la vez que facilitan las salidas de emigrantes y carga, dejan en nuestras ciudades considerables sumas invertidas en la reposición de vituallas, carbón y demás elementos que la navegación demanda.

Establecido el impuesto de tonelaje ¿podrá subsistir este admirable movimiento marítimo en nuestros puertos? La respuesta á esta pregunta depende naturalmente de la cuantía del tráfico que esos buques realicen. Los defensores del proyecto suponen por de contado que muchas líneas extranjeras se verán obligadas á dejar de visitarnos, y en el preámbulo del dictamen la misma Comisión hace un cálculo del tanto por ciento que se retirará de nuestros puertos. Muy bajo es ese cálculo. Una apreciación fundamentada en este respecto permite asegurar que solo tres ó cuatro de las Compañías que tocan en los puertos de la Coruña y Vigo podrán continuar haciendo estas escalas. Este cálculo está fundado en la relación existente entre el importe del impuesto, tomando por base el tipo concertado de 3 pesetas por tonelada y año, por un lado, y el número de pasajeros y toneladas de carga recogidos durante el año pasado, por otro.

El siguiente cuadro dá exacta idea del recargo que sobre el precio del pasaje significa el impuesto para cada una de las diez Empresas de navegación que, á más de la Trasatlántica, hacen aquí escala regular.

VAPORES	BANDERAS	Tonelaje de registro neto	Total que tendrían que pagar por impuesto de tonelaje á 3 pesetas al año	Pasajeros embarcados en 1908	Cociente de impuesto por cada pasajero
La Champagne	Francés	3.765	11.295	1.672	7
Koenig Wilhelm	Alemán	5.825	17.475	1.763	10
Zaanland	Holandés	3.525	10.575	584	18
Oravia	Inglés	3.344	10.032	508	20
Highland Hope	Id.	3.722	11.166	382	30
Darmstad	Alemán	3.161	9.483	155	61
Guardiana	Inglés	5.158	15.474	248	62
Racburn	Id.	3.231	9.693	127	76
Segura	Id.	3.036	9.108	111	82
Lugano	Español	2.870	8.610	82	105

Los cocientes resultantes son alterados, naturalmente, por el pasaje embarcado en el otro puerto español en que han tocado los buques mencionados; pero las diferencias que esos cocientes acusan entre las varias Compañías no pueden sufrir alteración que modifique nuestras apreciaciones.

El impuesto, pues, alejará de nuestros puertos á la mayor parte de la poderosa flota extranjera que nos visita. Los números dicen que la mayoría de estas empresas tendrán que recargar los pasajes en cantidades que oscilan entre 30 y 105 pesetas. En estas condiciones es claro que les será imposible sostener la competencia con aquellas otras que por la importancia de su tráfico sólo en 10 pesetas por término medio necesitan recargar el precio del pasaje. Pasarán, pues, de largo esos buques, y el mercado quedará á merced de tres ó cuatro compañías extranjeras y de nuestra compañía subvencionada.

Advierta V. E. que no respondemos al argumento de que el impuesto significa muy poca cosa para la poderosas empresas navieras de que decimos pasarán de largo. En efecto, este argumento no merece seria respuesta. Por poderoso que un industrial sea, en ningún caso deja de echar cuentas. Y es una realidad fuera de toda duda que ningún impuesto lo paga el industrial, sino el consumidor, sea aquél directo ó indirecto. Si un comerciante ha de pagar por contribución una suma superior á sus beneficios, cierra la tienda. Y esto harán las Compañías extranjeras que vean déficit en perspectiva, porque el impuesto que hayan de pagar en España importa más de lo que pueden percibir en pasaje y fletes.

Ahora bien: ¿es deseable para nuestro país este resultado? Aún separando momentáneamente toda consideración de interés local de nuestro puerto ¿conviene al pueblo español que el tráfico de altura esté á merced de un *trust* de Compañías extranjeras poderosas?

Si se mira la cuestión desde el punto de vista exclusivo del interés de la Compañía subvencionada, es posible que sí. Pero por encima del interés de una Empresa está el del comercio nacional, está el de la producción nacional, de la cual la Nación no es más que instrumento, está el del mismo emigrante español, que tampoco debe ser sacrificado á egoístas exigencias.

La primera consecuencia del establecimiento de todo monopolio es el encarecimiento de los precios, y en el caso que nos ocupa lo será con tanto más motivo cuanto que los precios actuales del transporte, muy singularmente los del pasaje á América del Sur, están por bajo del tipo normal, gracias á la fuerte competencia que las compañías extranjeras se hacen entre sí. Desaparecido buen número de competidores, los subsistentes se apresurarán á avenirse y los precios subirán sin duelo. Y para la carga ocurrirá otro tanto.

Es decir que en un tiempo en que se trata de conquistar por todos los medios el mercado americano al comercio español, se va á librar de obstáculos el camino del monopolio, dejándolo expedito para el encarecimiento de los precios. Sin duda, de esta desdichada política algún beneficio habrá de reportar esa empresa que en más de una ocasión no ha vacilado en concertarse con el extranjero para fijar en España fletes y pasajes más caros que en el exterior; pero, ciertamente, semejante lucro, á costa del comercio y de la vida española, es bien poco envidiable. En todo caso, no puede ser obra de patriotismo el facilitarlos. Hay un supremo interés para la nación española en evitar á todo trance que los ocultos anhelos que en tal sentido puedan existir lleguen á satisfacerse haciendo peligrar el progresivo movimiento de nuestro tráfico con América.

manu

¿Y el pasaje? Tratándose de la exportación nadie se atreverá á sostener que las tendencias al monopolio deben alentarse; pero al hablar de la emigración no es difícil que espíritus demasiado patrioteros y superficiales para producirse con sensatez y verdadero patriotismo, exclamen:—¡Bien venido sea, pues, ese impuesto, si tiene virtualidad bastante para contener la corriente emigratoria que está desangrando á la patria!

A ésto se puede contestar preguntando si es justo contener á los ciudadanos en el territorio patrio de otro modo que por una sabia política de desarrollo de las fuentes de riqueza; si no es profundamente cruel querer sujetar á las gentes dentro de la nación haciéndolas fermentar en la miseria cuando es su afán ganarse libremente el pan en países más accesibles al trabajo. Pero, dejando aparte esta clase de consideraciones, puesto que también se afirma que, aunque el pasaje suba, la emigración no dejará de realizarse ¿no se advierte que cuanto más el pasaje cueste tanto menos quedará en la escasa bolsa de los parientes y deudos del emigrante? ¡Ese exceso irá á nutrir la riqueza extranjera! He aquí el porvenir venturoso que se ofrece á nuestros ojos.

Por toda suerte de consideraciones el impuesto que se proyecta no debe prosperar. Y no vale citar los países del extranjero en que se halla establecido y de los cuales se intenta traducirlo.

En primer lugar es preciso tener muy en cuenta una diferencia importantísima que existe entre los impuestos francés ó italiano y el que aquí se trata de establecer. Ni en Francia ni en Italia afecta el impuesto de tonelaje la rigidez que caracteriza el proyecto de la Comisión. Respecto del primero de dichos países, ya algunos señores diputados han hecho notar en el Congreso el carácter progresivo del gravámen allí establecido; pero al tratarse de Italia, cuya *Legge portante provvedimento per la marina mercantile* ha debido tener bien á la vista la Comisión redactora del proyecto, nadie ha hecho mención análoga. Sin embargo, tan cierto es de Italia como de Francia que el impuesto que allí paga la navegación no es uniforme é inflexible, como para nuestro país propone la Comisión parlamentarla, sino progresivo y, por tanto—con más ó menos perfección—acomodatício á la variable importancia del tráfico.

Por lo mismo que en el Parlamento no ha sido puesto de relieve este hecho importantísimo nos ha de ser permitido que llamemos la atención sobre el art. 23 de dicha ley italiana, artículo según el cual *siempre que la mercancía cargada ó descargada no exceda de la 5.^a parte del tonelaje de registro se pagará la mitad del impuesto; y sólo la 4.^a parte cuando aquélla no pase de la décima parte del tonelaje; convirtiéndose el gravámen en un derecho fijo de 5 liras por tonelada, si el número de las de carga ó descarga no excede de la vigésima parte del tonelaje de registro.*

Conocido ésto ¿con qué fundamento se podrá aseverar que el impuesto que aquí se proyecta es reproducción fiel, en el sentido y finalidad como en el aspecto externo, de los establecidos en otros países? Versión es, indudablemente, de la ley italiana el proyecto de la Comisión; pero tan tendenciosamente incompleta que, justamente, lo que se ha dejado de traducir es lo que podría dar al impuesto algún merecimiento para parecer tolerable.

En lo que acabamos de trasladar de la ley italiana y en lo correspondiente de la francesa, se vé claro que el impuesto de tonelaje que esos países fijan sobre la capacidad de los buques, no tiene en el fondo otra significación que la de nuestro vigente impuesto de transporte. Es, en realidad, un impuesto sobre el tráfico; y bien se advierte en el hecho de ser fijado sobre el tonelaje de registro, en pasando la carga de la vigésima parte de éste, que lo que se busca es que el gravámen resulte reducido para el tráfico en grande, porque esos países consideran insufrible el impuesto de 5 pesetas por tonelada cuando la operación que el buque realiza es de cierta importancia.

De suerte que ni Francia ni Italia tienen, en fin de cuentas, otro impuesto sobre la navegación que el que ya en España tenemos, y si la forma de imposición varía es con desventaja para nosotros, pues sabido es que nuestro impuesto de transporte, también de 5 pesetas por tonelada, no admite reducción alguna, cobrándose íntegro así se trate de cargamentos completos.

No se invoque, pues, la legislación extranjera para justificar el proyecto de la Comisión, porque la legislación extranjera es voto en contra. La ley tipo, la ley italiana, no es otra cosa que una elocuentísima defensa del criterio que sustentamos. Esta ley no ha sido traducida sino en un aspecto parcial que, estimado aisladamente, es inadmisibile en todas partes. Y si aun copiando fielmente ese modelo resultaría el impuesto gravosísimo, ya que vendríamos á pagar por duplicado el de transportes ¿qué no ocurrirá si se le despoja del carácter progresivo, convirtiéndolo en un puro derecho de señorío por cada vez que un barco eche el ancla en nuestros puertos?

Pero existen todavía razones poderosísimas que vedarían á nuestro país entregarse servilmente á la imitación del extranjero, aun en el supuesto de que esta imitación debiese dar por resultado un proyecto como el de la Comisión parlamentaria.

En toda providencia pública para el fomento de los intereses colectivos lo esencial es el fin; los medios varían con arreglo á las condiciones de vida de cada país. España necesita fomentar su marina y debe emplear para ello aquellos medios que convengan á su situación económica, á las condiciones de sus puertos, al régimen y volumen de su comercio. Suponiendo que en el extranjero existiese establecido el impuesto de tonelaje en la forma misma en que lo propone la Comisión y que sus efectos fuesen beneficiosos á las marinas respectivas ¿habría de deducirse de ello perentoriamente que en España también debe haberlo, que una medida idéntica ha de producir aquí resultado también idéntico? Lo que hay que examinar previamente es si las circunstancias de la vida económica y marítima de esos países son las mismas que en España. Y, de hecho, son enormemente diferentes. Los derechos llamados de anclaje en la mayor parte de los puertos aludidos representan la amortización de costosísimas obras gracias á las cuales los buques realizan sus operaciones en condiciones inmejorables. Pero, además, ¿qué puede significar á un buque que abarrota sus bodegas de mercancías en tales puertos el pago del impuesto de anclaje? En realidad en los puertos de que se trata el impuesto casi siempre, por una ú otra razón, habrá de resultar proporcional al tráfico, porque, en la mayor parte de los casos, éste ocupa el buque por entero. Tal ocurre en cualquiera de los grandes puertos que hacen el comercio trasatlántico. Pero ¿qué de semejante tiene con ésto el tráfico de los nuestros? Aquí lejos de ser el comercio quien nutre á la marina extranjera es esta quien viene, por circunstancias independientes de su voluntad, por razón de su paso forzado por Finisterre, y nada más que por ésto, á alentar y facilitar nuestro comercio. Así lo que en Italia, en Francia puede sobrellevarse, en España sería de funestísimas consecuencias.

¿Hay en España, por ventura, marina capaz de sustituir á los buques que abandonen nuestros puertos? Se ha dicho que si los huecos que en nuestro país llenan estos buques no son suficientes para compensar el impuesto, ello prueba que no los necesitamos, porque entonces, por pobre que sea nuestra marina, nuestros barcos serán sobrados para embarcar esas menudencias. Pero semejante razonamiento no es más que una deducción abstracta y superficial sin base alguna en la realidad de los hechos. No parece sino que nuestros barcos, tan numerosos que casi se cuentan con los dedos, van á poder multiplicarse para recoger en cada sazón

esos restos y menudencias que tendrán que dejar los buques extranjeros de poco tráfico. ¿Si precisamente á los puertos del N. y NO. en donde la concurrencia extranjera es más viva, no se les concede en la distribución de las líneas subvencionadas más que la que ya usufructúan á Cuba! No tendremos línea española á Nueva York, no la tendremos tampoco á la América del Sur. ¿Qué buques de bandera nacional recogerán la mercancía y el escaso pasaje de que se trata? Ningunos. Ese pasaje y esa carga irán á acrecer el tráfico de las Compañías que puedan soportar el impuesto; ó bien, como ocurrirá con el comercio con Norte América, tendremos que volver al tráfico indirecto. Precisamente,—y he aquí un caso elocuentísimo que corrobora cuanto vamos diciendo,—en el momento en que esta Cámara pedía para el N. una línea subvencionada á Nueva York, la «Compagnie Generale Transatlantique Française» establecía aquí una escala regular mensual de su línea del N. á aquel puerto. Ventajosísima es para la Coruña esta línea; pero claro está que si el impuesto prevalece, como el tráfico es todavía muy modesto, tendrá *ipso facto* que ser suprimida esta escala.

Hubiera en España una flota en condiciones de suplir las facilidades que ofrece la extranjera, y el problema sería muy otro. Pero el hecho, por doloroso que resulte confesarlo, es que hoy por hoy, no podemos, no debemos alejar de nuestros puertos la concurrencia extranjera porque el daño que intentemos inferir á la marina extranjera será daño que á nosotros mismos nos inferiremos. En la situación actual del comercio y de la marina nacionales, necesitando como necesitamos del concurso de la marina extraña, acudir á medidas prohibitivas es manejar un arma de dos filos, con la cual fatalmente tenemos que herirnos.

Protéjase, pues, la marina nacional, pero directamente, fortaleciéndola para que pueda afrontar la competencia y vencerla. No se elimine, no se expulse violentamente á competidores que en realidad no son todavía tales, ya que no puede estar en frente lo que no existe.

Hasta aquí, Excmo. Sr., hemos tratado esta transcendental cuestión únicamente desde el elevado punto de vista del interés nacional. La Coruña y Vigo no reducen este problema á un asunto puramente localista, y tanto menos podrían hacerlo cuanto que las numerosas adhesiones que á la Asamblea del día 9 se han recibido de toda España, les han demostrado que el país por entero se preocupa de la cuestión. Pero es notorio que los puertos de Vigo y la Coruña son los más interesados en que ésta se resuelva de un modo justo, en que el error de la Comisión parlamentaria sea subsanado. Al desarrollo de estos puertos ha contribuido poderosamente su constante comunicación con América, á favor del privilegio natural que los hace puntos obligados de paso para todas las líneas trasatlánticas que parten del Norte de Europa. Enormes intereses se han creado al amparo de este tráfico, al punto de ser éste actualmente una de sus fuentes de riqueza de más considerables rendimientos. Si el impuesto que se proyecta prevaleciera, si esos buques dejaran de tocar en nuestros puertos, el quebranto que éstos sufrirían sería rudísimo. Lo sería por lo que estos barcos dejarían de gastar y consumir en los puertos; lo sería porque una parte del movimiento emigratorio, se desviaría de los mismos; lo sería, además, y esto ya afecta á toda la región, porque la riqueza agrícola del país que comienza á orientarse en la exportación en grande escala á América, sería detenida en la progresiva marcha que el sindicalismo le va imprimiendo, obstruída, no sólo por el encarecimiento de los fletes, sino por la rareza misma de oportunidades de embarque, que obligando á exportar en pocos buques y sin los intervalos necesarios para evitar la aglomeración de mercancías en los mercados y la depresión de precios consiguiente, haría imposible este tráfico en que tantas esperanzas tiene puestas la región gallega.

Por estas particulares é importantísimas razones, unidas á las de carácter general que les afectan como al resto del país, los puertos de la Coruña y Vigo, sintiéndose los más amenazados con el proyecto, claman en primer término y con más vigor que ningun otro por la supresión del impuesto de tonelaje. Y esperan fundadamente que el Gobierno y la Comisión sabrán estimar toda la importancia de las razones en que fundan su oposición al proyectado gravámen.

No pretenden estos puertos ni aun evitar del todo el tributo. Si el Gobierno entiende necesario que la navegación trasatlántica tribute, sea en buena hora; pero que la base del impuesto sea la importancia, la magnitud del tráfico. Hacer pagar por solo echar el ancla es ahuyentar la marina extranjera, es expulsarla. Con esto demostrado está que el país será quien sufra las consecuencias. Un impuesto sobre la base del de transportes será una inconsecuencia, después de haberse entendido que el impuesto de transportes debía, por interés del comercio, ser rebajado; será un error, pero no tendrá la perniciosísima trascendencia del impuesto de tonelaje.

En estas ideas está inspirada la conclusión votada por aclamación por la Asamblea regional del día 9. De nuevo la recomendamos á la consideración de V. E., seguros de que, bien meditadas las observaciones que quedan hechas, su elevado consejo moverá á la Comisión á retirar el proyecto del impuesto mencionado, con el cual, á cambio de beneficiar á algunos intereses particulares y en definitiva al mismo extranjero á quien se trata de gravar, se perjudicaría considerablemente al país en general y de modo enorme é irreparable á los puertos gallegos.

Dios guarde á V. E. muchos años.

La Coruña, 19 de Enero de 1909.

El Secretario general accidental,

El Presidente,

Rafael Hervada

German Suárez Pumariega

Datos para el estudio del proyectado Impuesto de Tonelaje

ITALIA

LEGGE PORTANTE PROVVEDIMENTI PER LA MARINA MERCANTILE

"Tassa di ancoraggio. - Art. 20.- Le navi a vapore nazionali e le estere equiparate in virtu dei trattati alle nazionali, le quali approdino á un porto, ad una rada ó spiaggia dello Stato per operazioni di commercio, pagheranno per tassa di ancoraggio lire 1'45 per ogni tonnellata di stazza, se provengano dall'estero.

Art. 23.- Le navi a vapore e a vela che sbarchino o imbarchino un numero di tonnellate di merci non eccedente il quinto o il decimo delle tonnellate di stazza pagheranno rispettivamente la metà o il quarto della tassa di ancoraggio.

Quelle che sbarchino o imbarchino un numero di tonnellate di merci non eccedente il ventesimo delle tonnellate di stazza pagheranno per ciascuna tonnellata di merce imbarcata o sbarcata il diritto de lire 5.

Art. 27.- Le tasse di ancoraggio si pagano, sia pei bastimenti a vela, sia per quelle a vapore, sul tonnellingaggio neto di registro..

FRANCIA

LOI DU 21 DECEMBRE 1897

"Art. 1^{er}.- Les navires de tous pavillons, chargés en totalité ou en partie, venant de l'étranger ou des colonies françaises autres que l'Algerie, acquiteront le droit de quai dans les ports de France et d'Algerie, d'apres le tarif suivant:

1 franc par tonneau de jauge nette si le nombre total de tonnes métriques (1.000 kilog.) de marchandises débarquées ou embarquées est supérieur á la moitié de la jauge nette du navire.

0 fr. 50 par tonneau de jauge nette si le nombre total de tonnes métriques de marchandises, débarquées ou embarquées est égal ou inférieur á la moitié de la jauge nette et supérieur au quart de cette jauge.

0 fr. 25 par tonneau de jauge nette si le nombre total de tonnes métriques de marchandises débarquées ou embarquées est égal ou inférieur au quart de la jauge nette et supérieur au dixieme de cette jauge.

0 fr. 10 par tonneau de jauge nette si le nombre total de tonnes métriques de marchandises débarquées ou embarquées est égal ou inférieur au dixieme de la jauge nette.

Cette taxe sera réduite de moitié pour les navires débarquant des marchandises quand ces navires sont en provenance d'un port situé dans les limites du cabotage international.

Art. 3.- Dans le calcul du tonnage des opérations, chaque passager embarqué ou débarqué sera considéré comme équivalent á une tonne de marchandise....

Hay una excepción en favor de las líneas regulares que escalen para tomar ó dejar pasajeros sin hacer operaciones de carga. En este caso se paga sólo el derecho de un franco por pasajero de cualquier clase que embarque ó desembarque.

PORTUGAL

Portugal tiene establecido por la Ley de 16 de Septiembre de 1890, que abolió todos los impuestos anteriores de tonelaje y anclaje, un derecho de carga y pasaje, que es como sigue:

Carga general: por cada tonelada descargada ó cargada 250 reis
 Carbón, coque y otros 100 "
 Por cada pasajero desembarcado, cualquier clase . . . 300 "
 Por cada pasajero embarcado id. id. 1000 "

CUADRO comparativo de lo que pagaría un buque de 4.000 toneladas de registro neto (tipo medio de los buques de navegación de altura) en España, Italia, Francia y Portugal

Si descarga ó carga mercancías por un peso total de Toneladas	EN ESPAÑA				EN ITALIA		EN FRANCIA		EN PORTUGAL	
	Actualmente por Impuesto de Transporte y 50 por ciento Obras de Puerto		Si estuviere establecido el Impuesto de Tonelaje que se proyecta		IMPUESTO DE ANCLAJE		IMPUESTO DE TONELAJE		DERECHOS SOBRE CARGA	
	TOTAL Á PAGAR	Resultado por tonelada de carga ó descarga	TOTAL Á PAGAR	Resultado por tonelada de carga ó descarga	TOTAL Á PAGAR	Resultado por tonelada de carga ó descarga	TOTAL Á PAGAR	Resultado por tonelada de carga ó descarga	TOTAL Á PAGAR	Resultado por tonelada de carga ó descarga
Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
8000	60.000	7'50	64.000	8	5.800	0'725	4.000	0'50	10.000	1'25
4000	30.000	7'50	34.000	8'50	5.800	1'45	4.000	1	5.000	1'25
2000	15.000	7'50	19.000	9'50	5.800	2'90	2.000	1	2.500	1'25
1000	7.500	7'50	11.500	11'50	5.800	5'80	1.000	1	1.250	1'25
800	6.000	7'50	10.000	12'50	2.900	3'625	1.000	1'25	1.000	1'25
400	3.000	7'50	7.000	17'50	1.450	3'625	400	1	500	1'25
200	1.500	7'50	5.500	27'50	1.000	5	400	2	250	1'25
100	750	7'50	4.750	47'50	500	5	400	4	125	1'25
50	375	7'50	4.375	87'50	250	5	400	8	62'50	1'25

Los demás países no tienen establecido el impuesto de tonelaje como arbitrio nacional, sino para compensación de costo y gastos de las ventajas que proporcionan las grandes facilidades de sus puertos.

Los derechos por este concepto en los más importantes, son los siguientes:

INGLATERRA.- LIVERPOOL.- Uno de los puertos que más facilidades ofrecen para operaciones rápidas y cómodas de carga y descarga. Basta consignar que tiene ocho millas de muelles, y dos millones y medio de metros cuadrados de "doques". Se está instalando una draga que elevará diez mil toneladas por hora.

Los buques que no entran en "doques", pagan de $\frac{2}{3}$ á 2 peniques por tonelada de registro, según viaje. Esto es: de 0'04 á 0'23 pesetas.

LONDRES.- "Tonnage dues", cobrados por el "Thames Conservancy", de 1 á $\frac{1}{2}$ peniques por tonelada. Esto es: de 0'12 á 0'18 pesetas.

ALEMANIA.- HAMBURGO.- Diques de todas clases. 539 grúas de todos tamaños. Solamente en dragado se gastaron 23 millones de pesetas.

Impuesto de 10 pf. ó sean pesetas 0'14 por metro cúbico.

Hay reducciones cuando son varios los viajes de un mismo buque.

BÉLGICA.- AMBERES.- Los "doques", tienen una superficie de agua de 690.000 metros cuadrados. Los muelles una longitud de 5.500 metros, y siguen aumentándose "doques", y muelles.

Derechos del puerto: 0'50 pesetas por tonelada de registro, con reducciones para porciones de cargamentos.

DINAMARCA.- COPENHAGUEN.- Del "outillage", de este puerto, se puede dar idea diciendo que tiene elevadores capaces de descargar 200 toneladas de grano por hora. Derechos: 6 ore (Ptas. 0'08) por tonelada de registro y 10 ore (Ptas. 0'14) por tonelada descargada; pero no se cobra por las toneladas descargadas que excedan del número de toneladas de registro.

SUECIA.- STOCKOLMO.- "Lastpenningar", (derecho para el Estado): 10 ore (Ptas. 0'14) por tonelada.

AUSTRIA.- TRIESTE.

De 101 á 150 toneladas,	Ptas. 0'30 por tonelada	} Con reducciones según la importancia de las operaciones, llegando hasta cobrar sólo 2 cts. por tonelada.
150 á 200	" " 0'40	
201 á 300	" " 0'50	
301 á 400	" " 0'60	
Mas de 400	" " 0'75	

ESTADOS UNIDOS.- NEW YORK.- "Wharfage", (muellage).

\$ 0'02 (Ptas. 0'12) por tonelada hasta 200

\$ 0'005 (Ptas. 0'03) por tonelada sobre las 200.