

14-3
C-305

EL PRESIDENTE ACCIDENTAL
DE LA
CAMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION
DE

V A L E N C I A

B. L. M.

al Sr. Presidente de la Sociedad Económica de Amigos del Pais,
y en la convicción de que esa respetable entidad se halla concien-
ta de la importancia que para los intereses de todas partes, de
Valencia, tiene nuestro puerto y por lo tanto los problemas o pun-
tos que con él se relacionan, tiene el gusto de invitarle a que
leída con detenimiento la razonada exposición de hechos y fundamen-
tos legales de que acompaño algunos ejemplares, acuerde esa respec-
table entidad si lo estima, y como le regule, adherirse a nuestras
conclusiones en este asunto formuladas y que en el citado escrito
constan, y en este caso suscribir, si gusta, la adjunta exposición
y devolvérsela para su curso; suplicándole de todos modos su rati-
ble respuesta por escrito antes del 22 del actual. Con muy vivo re-
conocimiento de antemano.

DON ALONSO MULET ALLENAR aprovecha esta oportunidad para rei-
terar a Vd. su consideración personal más distinguida.

Valencia 12 de Noviembre de 1915.

10-3
C-305



EL PUERTO Y LAS CLASES MERCANTILES

El puerto de Valencia y cuanto a él atañe objeto siempre han sido de la atención preferente de esta Cámara, por la convicción que tiene de su importancia capital e influencia decisiva en la vida comercial e industrial de esta región y por lo tanto en la nacional. De aquí que sus obras, sus arbitrios y régimen administrativo, hayan motivado repetidos trabajos de esta entidad y gestiones y actuaciones de todas suertes, encarecidas al fin de que cuanto antes, dotado nuestro puerto de los medios auxiliares de que deben estar provistos dichas construcciones, ni por los gastos de los citados elementos de utilización ni funcionamiento de su Junta, difiriese desventajosamente para la economía e intereses valencianos, de los demás puertos españoles. Felizmente hoy se halla ya dotado de obras de revestimiento en su dársena, muelles cubiertos, alumbrado abundante, vías férreas, verja de resguardo, etc., etc. y avanza la prolongación de sus diques exteriores y muelles conforme a los proyectos aprobados. Puede, pues, afirmarse que su primer periodo hállese terminado. Hora es por lo tanto de que lo que hasta hoy haya sido explicable, si no justificado, de su excepcionalidad en cuanto a encajecimiento de los arbitrios, recargos excepcionales sobre ellos y constitución especial de su Junta, cese por completo.

Tales son las aspiraciones actuales de esta Cámara y que han dado lugar a acuerdos de la misma, fundamentados sobre las siguientes consideraciones que por separado pasamos a exponer.

Arbitrio de carga y descarga

Los arbitrios de obras de nuestro puerto se han distinguido, como hemos dicho, de los otros de España, por su elevacion, pues toda clase de mercancías cargadas o descargadas en nuestros muelles, han venido pagando y siguen satisfaciendo actualmente, una peseta veinte céntimos por tonelada, por aquel concepto, el que se sumaban y suman en virtud de las disposiciones que más adelante citaremos, 0'50 peseta, por carreteras, o sea el total 1'70 pesetas por la mencionada unidad de peso.

Dada la lucha por la vida manifiesta en todos los órdenes y que habrá de agudizarse en breve en el comercial quizá más que en ningún otro, donde por el abaratamiento de cuantos factores integran las funciones de producción, cambio y difusión de especies mercantiles, se logran las mayores ventajas para crearse centros de fabricación, recepción, depósito y salida de productos, y como consecuencia núcleos de actividad poderosa que radia vitalidad de todas suertes a cada momento más enérgica a una esfera que se dilata a cada instante, sobre ser Valencia por su privilegiada situación geográfica y condiciones de laboriosidad e inteligencia de sus hijos y riqueza de su suelo y clima, un punto señaladísimo para tomar gran desarrollo, quizá cual ningún otro de la nación como centro de importación y exportación y de montaje de múltiples y diversas industrias y negocios, no lo ha sido, porque además de otras trabas y falta de toda medida protectora o de fomento de nuestra natural riqueza, la alta valla de los arbitrios de nuestro puerto, gravando de un modo enorme las mercancías, hacía derivar hacía otros muchos más económicos, de la provincia o más allá de ella, corrientes de vida que a nosotros debieron y aun quisieron venir en más de una ocasión, dejando no obstante en otros lugares, una prosperidad e

importancia que a Valencia corresponde en justicia.

Estos hechos motivaron peticiones reiteradas del comercio, de esta Cámara, perdidas siempre en el vacío, encontrando sordas a las alturas que, al dignarse contestar, alegaban, como justificación efímera de la negativa del abaratamiento, lo costoso de las obras, cuando tan solo con aumentar, como era debido, la mezquina subvención anual otorgada por el Estado, en contraste con las pingües concedidas a otros puertos de mucha menor importancia, solución se hubiera dado al problema.

El hecho es, que, solo después de haberse demostrado por actos como la instalación en el puerto de Canet del embarcadero de mineral de la Compañía Sierra Menera, que se iba derecho a la ruina de Valencia de no abrirse algunas brechas en el mortífero círculo de bronce de las tarifas de arbitrio de nuestro puerto, es cuando se consiguió alguna reducción para muy escasas materias.

En estas circunstancias y no diremos que como resultado de las reiteradas quejas de Valencia y de esta Cámara, sino que lo atribuiremos a la conciencia que llegó a tenerse de la necesidad de equilibrar en lo posible las condiciones de las diversas localidades, en aquello que no dependiera de sus cualidades características propias o de naturaleza, al objeto de evitar que prosperasen algunas favorecidas por concesiones especiales a costa de otras olvidadas o preteridas, dictóse la Real orden de 3 de septiembre de 1912 sobre formación de proyectos de tarifas para los arbitrios del puerto, a base de unos principios fijos e iguales para todos ellos, y según los cuales venían a arrojar las proyectadas a diversos tipos, según los distintos géneros, un promedio de 1'65 pesetas por tonelada, con lo cual se situaría Valencia en condiciones para el desenvolvimiento de sus energías potenciales. Y como aquella Real disposición

tiene carácter preceptivo, realizando lo en ella dispuesto, solo procede que se acceda a nuestra solicitud del único pago de 1'05 conforme al artículo 5º de la Ley de Juntas de Puertos de 1911 o sea para obras del puerto.

Los 0'50 peseta para carreteras

Más importante, aun si cabe, que la rebaja del arbitrio indicado, es para nuestro puerto, el definitivo cese y en su totalidad en 31 de Diciembre próximo, del pago de los 50 céntimos de peseta que por carreteras grava el arbitrio local, encareciéndole en términos realmente intolerables, comercialmente hablando, y que por fortuna, por propio ministerio de la ley, termina en el año corriente.

Previene la percepción de dicho impuesto, de que por ley de 30 de Julio de 1877, se autorizó a la Diputación Provincial de Valencia para efectuar un empréstito con destino a la construcción de carreteras, y por otra de 18 de Septiembre de 1885, autorizase a aquella Corporación para ampliarlo e imponer un recargo por el citado concepto de 50 céntimos de peseta por tonelada sobre el arbitrio local del puerto. Más tarde, en 1895, por una nueva ley de 20 de Agosto, ampliase en 125.000 pesetas el empréstito de 7.500.000 autorizado en los años 77 y 85, prorrogándole por 20 años que, por declaración terminante de la propia Real orden de 12 de Julio de 1907, entre otras disposiciones que expira precisamente en fin del año actual el cobro del citado impuesto.

Y como es insostenible tal recargo en todo ni en parte, y reiteradamente se ha afirmado y ofrecido en diversos textos legales que al concluir el mencionado período ha de cesar su percepción, y la finalidad que originó su creación está cumplida, hora es ya de que no gravite sobre unas obras y tráfico solo de carácter comercial,

impuesto por servicios de carácter general que deben ser atendidos con las consignaciones que para los de esta naturaleza figuran en los presupuestos del Estado o de la Provincia.

Reglamento general

La excepcionalidad de origen con relación a otros puertos de España, de las obras de nuestro puerto y del modo como se han ido aportando fondos para ellas, y su trabazón con las de carreteras, como se ha indicado ocasionó una especial constitución de su Junta de Obras y por ende de su reglamentación y funcionamiento.

En su organización primitiva carecían de representación los elementos mercantiles, mas las acertadas consideraciones y gestiones de esta Cámara desde que se crearon estos organismos, dieron por fruto que se dictase el Real decreto de 29 de Julio de 1902 en que se otorgó representación a dichas clases, y en el Reglamento que más tarde se dictó en 17 de Diciembre del mismo año para el régimen interno de la mencionada nueva Junta, se indicaba ya, que la constitución de ésta sería especial tan solo hasta que la Diputación hubiese satisfecho las obligaciones por carreteras; agregándose años después en 19 de Mayo de 1911, al dictarse el Real decreto de modificación de la propia entidad de obras, "que no debían preponderar en la Junta elementos que la quitaban el carácter de interés general y cuya presencia únicamente se justificaba por razones históricas" (aludiendo a la Diputación).

Y si bien ha tenido que respetar y ha respetado esta Cámara tal estado de hecho, acatando el derecho declarado, entendiéndolo que pudo y debió hacerse una liquidación de cuentas entre la Corporación administrativa provincial y la Junta del puerto y organizarse ésta y marchar similarmente a las demás de los otros puertos españoles, no

ha dejado de solicitar desde 1901, por entenderlo convenir a los intereses de aquel y a los económicos de la region, cesara la excepcionalidad y fuese esta Junta a la reglamentacion general, reiterando estas peticiones en ocasiones múltiples. Mas ya que de un modo terminante y definitivo en 31 de Diciembre próximo queda ultimado y expiran indefectiblemente el plazo señalado por la ley y el vinculo de relacion entre la Junta de Obras y la Diputacion, o sea el empréstito por carreteras, obvio es y justo que el Reglamento general vaya por fin como debe el puerto de Valencia.

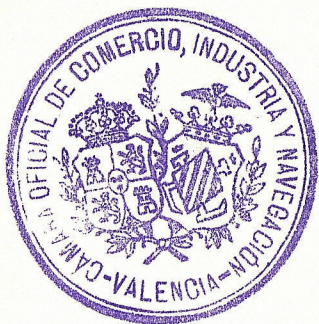
Tales son, pues, los términos que abarcan las actuales aspiraciones de esta Cámara, en representacion de las clases mercantiles cuya defensa por ministerio de ley se nos ha confiado y a las que nos cabe la honra de representar, con relacion al principal elemento de vida de Valencia y del que depende la prosperidad o ruina de ésta, y que se hallan sintetizadas en las siguientes conclusiones que hemos tenido el honor de elevar, en súplica, a los Poderes públicos:

"Que desde 1º de Enero próximo la Junta de Obras de este puerto se rija por el Reglamento general para la organizacion y régimen de las Juntas de Obras de Puertos de 17 de Julio de 1903 con las modificaciones introducidas por el Real decreto de 24 de Septiembre del mismo año. Que en cumplimiento debido de las disposiciones antes mencionadas, cese definitivamente en 31 de Diciembre del año actual y en su totalidad; el pago de los 0'50 céntimos de peseta por 1000 kilos que por carreteras percibe la Excmo. Diputacion Provincial; y que así mismo por razones de equidad y de justicia, cuanto por exigencia imprescindible de vida de nuestro comercio e industria de otro modo insostenibles por la competencia ventajosa de los otros puertos, que a partir de primero de enero

"próximo el impuesto total que hayan de pagar toda clase de mercan-
"cia por tonelada de carga y descarga en este puerto no exceda en por
"ningún concepto de 1'05 pesetas por tonelada; y también que en el
"debido cumplimiento de lo taxativamente preceptuado en el artículo
"5º de la vigente Ley de Juntas de Puertos de 7 de Julio de 1911,
"lo que se recauda por dicho arbitrio que será máximo y total y por
"todos conceptos, vaya solo o integro a la Junta de Obras del Puer-
"to para obras y demás servicios del mismo".

Valencia, Noviembre 1915.





EL PUERTO Y LAS CLASES MERCANTILES

=====

El puerto de Valencia y cuanto a él atañe objeto siempre han sido de la atención preferente de esta Cámara, por la convicción que tiene de su importancia capital e influencia decisiva en la vida comercial e industrial de esta región y por lo tanto en la nacional. De aquí que sus obras, sus arbitrios y régimen administrativo, hayan motivado repetidos trabajos de esta entidad y gestiones y actuaciones de todas suertes, enderezadas al fin de que cuanto antes, dotado nuestro puerto de los medios auxiliares de que deben estar provistas dichas construcciones, ni por los gastos de los citados elementos de utilización ni funcionamiento de su Junta, difiriese desventajosamente para la economía e intereses valencianos, de los demás puertos españoles. Felizmente hoy se halla ya dotado de obras de revestimiento en su dársena, muelles cubiertos, alumbrado abundante, vías férreas, verja de resguardo, etc., etc. y avanza la prolongación de sus diques exteriores y muelles conforme a los proyectos aprobados. Puede, pues, afirmarse que su primer periodo hállese terminado. Hora es por lo tanto de que lo que hasta hoy haya sido explicable, si no justificado, de su escepcionalidad en cuanto a encajecimiento de los arbitrios, recargos escepcionales sobre ellos y constitución especial de su Junta, cese por completo.

Tales son las aspiraciones actuales de esta Cámara y que han dado lugar a acuerdos de la misma, fundamentados sobre las siguientes consideraciones que por separado pasamos a exponer.

Arbitrio de carga y descarga

Los arbitrios de obras de nuestro puerto se han distinguido, como hemos dicho, de los otros de España, por su elevación, pues toda clase de mercancías cargadas o descargadas en nuestros muelles, han venido pagando y siguen satisfaciendo actualmente, una peseta veinte céntimos por tonelada, por aquel concepto, al que se sumaban y suman en virtud de las disposiciones que más adelante citaremos, 6'50 peseta, por carreteras, o sea al total 1'70 pesetas por la mencionada unidad de peso.

Dada la lucha por la vida manifiesta en todos los órdenes y que habrá de agudizarse en breve en el comercial quizá más que en ningún otro, donde por el abaratamiento de cuantos factores integran las funciones de producción, cambio y difusión de especies mercantiles, se logran las mayores ventajas para crearse centros de fabricación, recepción, depósito y salida de productos, y como consecuencia núcleos de actividad poderosa que radia vitalidad de todas suertes a cada momento más enérgica a una esfera que se dilata a cada instante, sobre ser Valencia por su privilegiada situación geográfica y condiciones de laboriosidad e inteligencia de sus hijos y riqueza de su suelo y clima, un punto señaladísimo para tomar gran desarrollo, quizá cual ningún otro de la nación como centro de importación y exportación y de montaje de múltiples y diversas industrias y negocios, no lo ha sido, porque además de otras trabas y falta de toda medida protectora o de fomento de nuestra natural riqueza, la alta valla de los arbitrios de nuestro puerto, gravando de un modo enorme las mercancías, hacía derivar hacia otros muchos más económicos, de la provincia o más allá de ella, corrientes de vida que a nosotros debieron y aun quisieron venir en más de una ocasión, dejando no obstante en otros lugares, una prosperidad e

importancia que a Valencia corresponde en justicia.

Estos hechos motivaron peticiones reiteradas del comercio, de esta Cámara, perdidas siempre en el vacío, encontrando sordas a las alturas que, al dignarse contestar, alegaban, como justificación efímera de la negativa del abaratamiento, lo costoso de las obras, cuando tan solo con aumentar, como era debido, la mezquina subvención anual otorgada por el Estado, en contraste con las pingües concedidas a otros puertos de mucha menor importancia, solución se hubiera dado al problema.

El hecho es, que, solo después de haberse demostrado por actos como la instalación en el puerto de Canet del embarcadero de mineral de la Compañía Sierra Monera, que se iba derecho a la ruina de Valencia de no abrirse algunas brechas en el mortífero círculo de bronce de las tarifas de arbitrio de nuestro puerto, es cuando se consiguió alguna reducción para muy escasas materias.

En estas circunstancias y no diremos que como resultado de las reiteradas quejas de Valencia y de esta Cámara, sino que lo atribuiremos a la conciencia que llegó a tenerse de la necesidad de equilibrar en lo posible las condiciones de las diversas localidades, en aquello que no dependiera de sus cualidades características propias o de naturaleza, al objeto de evitar que prosperasen algunas favorecidas por concesiones especiales a costa de otras olvidadas o preteridas, dictóse la Real orden de 3 de Septiembre de 1912 sobre formación de proyectos de tarifas para los arbitrios del puerto, a base de unos principios fijos e iguales para todos ellos, y según los cuales venían a arrojar las proyectadas a diversos tipos, según los distintos géneros, un promedio de 1'05 pesetas por tonelada, con lo cual se situaría Valencia en condiciones para el desenvolvimiento de sus energías potenciales. Y como aquella Real disposición

tiene carácter preceptivo, realizado lo en ella dispuesto, solo procede que se acceda a nuestra solicitud del único pago de 1'05 conforme al artículo 5º de la Ley de Juntas de Puertos de 1911 o sea para obras del puerto.

Los 0'50 peseta para carreteras

Más importante, aun si cabe, que la rebaja del arbitrio indicado, es para nuestro puerto, el definitivo cese y en su totalidad en 31 de Diciembre próximo, del pago de los 50 céntimos de peseta que por carreteras grava el arbitrio local, encareciéndole en términos realmente intolerables, comercialmente hablando, y que por fortuna, por propio ministerio de la ley, termina en el año corriente.

Previene la percepción de dicho impuesto, de que por ley de 30 de Julio de 1877, se autorizó a la Diputación Provincial de Valencia para efectuar un empréstito con destino a la construcción de carreteras, y por otra de 18 de Septiembre de 1885, autorizase a aquella Corporación para ampliarlo e imponer un recargo por el citado concepto de 50 céntimos de peseta por tonelada sobre el arbitrio local del puerto. Más tarde, en 1895, por una nueva ley de 20 de Agosto, ampliase en 125.000 pesetas el empréstito de 7.500.000 autorizado en los años 77 y 85, prorrogándole por 20 años que, por declaración terminante de la propia Real orden de 12 de Julio de 1907, entre otras disposiciones que expira precisamente en fin del año actual el cobro del citado impuesto.

Y como es insostenible tal recargo en todo ni en parte, y reiteradamente se ha afirmado y otorgado en diversos textos legales que al concluir el mencionado periodo ha de cesar su percepción, y la finalidad que originó su creación está cumplida, hora es ya de que no gravite sobre unas obras y tráfico solo de carácter comercial,

impuesto por servicios de carácter general que deben ser atendidos con las consignaciones que para los de esta naturaleza figuran en los presupuestos del Estado o de la Provincia.

Reglamento general

La excepcionalidad de origen con relacion a otros puertos de España, de las obras de nuestro puerto y del modo como se han ido aportando fondos para ellas, y su trabazon con las de carreteras, como se ha indicado ocasionó una especial constitucion de su Junta de Obras y por ende de su reglamentacion y funcionamiento.

En su organizacion primitiva carecian de representacion los elementos mercantiles, mas las acertadas consideraciones y gestiones de esta Cámara desde que se crearon estos organismos, dieron por fruto que se dictase el Real decreto de 29 de Julio de 1902 en que se otorgó representacion a dichas clases, y en el Reglamento que más tarde se dictó en 17 de Diciembre del mismo año para el régimen interno de la mencionada nueva Junta, se indicaba ya, que la constitucion de ésta seria especial tan solo hasta que la Diputacion hubiese satisfecho las obligaciones por carreteras; agregándose años despues en 19 de Mayo de 1911, al dictarse el Real decreto de modificacion de la propia entidad de obras, "que no debian preponderar en la Junta elementos que la quitaban el carácter de interés general y cuya presencia únicamente se justificaba por razones históricas" (aludiendo a la Diputacion).

Y si bien ha tenido que respetar y ha respetado esta Cámara tal estado de hecho, acatando el derecho declarado, entendiendo que pudo y debió hacerse una liquidacion de cuentas entre la Corporacion administrativa provincial y la Junta del puerto y organizarse ésta y marchar similarmente a las demás de los otros puertos españoles, no

ha dejado de solicitar desde 1901, por entenderlo convenir a los intereses de aquel y a los económicos de la region, cesara la excepcionalidad y fuese esta Junta a la reglamentacion general, reiterando estas peticiones en ocasiones múltiples. Mas ya que de un modo terminante y definitivo en 31 de Diciembre próximo queda ultimado y expiran indefectiblemente el plazo señalado por la ley y el vinculo de relacion entre la Junta de Obras y la Diputacion, o sea el empréstito por carreteras, obvio es y justo que el Reglamento general vaya por fin como debe el puerto de Valencia.

Tales son, pues, los términos que abarcan las actuales aspiraciones de esta Cámara, en representacion de las clases mercantiles cuya defensa por ministerio de ley se nos ha confiado y a las que nos cabe la honra de representar, con relacion al principal elemento de vida de Valencia y del que depende la prosperidad o ruina de ésta, y que se hallan sintetizadas en las siguientes conclusiones que hemos tenido el honor de elevar, en súplica, a los Poderes públicos:

"Que desde 1º de Enero próximo la Junta de Obras de este puerto se rija por el Reglamento general para la organizacion y régimen de las Juntas de Obras de Puertos de 17 de Julio de 1903 con las modificaciones introducidas por el Real decreto de 24 de Septiembre del mismo año. Que en cumplimiento debido de las disposiciones antes mencionadas, cese definitivamente en 31 de Diciembre del año actual y en su totalidad, el pago de los 0'50 céntimos de peseta por 1000 kilos que por carreteras percibe la Excm. Diputacion Provincial; y que así mismo por razones de equidad y de justicia, cuanto por exigencia imprescindible de vida de nuestro comercio e industria de otro modo insostenibles por la competencia ventajosa de los otros puertos, que a partir de primero de enero

"próximo el impuesto total que hayan de pagar toda clase de mercan-
"cia por tonelada de carga y descarga en este puerto no exceda en por
"ningún concepto de 1'05 pesetas por tonelada; y también que en el
"debido cumplimiento de lo taxativamente preceptuado en el artículo
"5º de la vigente Ley de Juntas de Puertos de 7 de Julio de 1911,
"lo que se recauda por dicho arbitrio que será máximo y total y por
"todos conceptos, vaya solo e íntegro a la Junta de Obras del Puer-
"to para obras y demás servicios del mismo".

Valencia, Noviembre 1915.

