10-4
C-305

El Presidente
de la
Asociación Naviera Valenciana
B. L. M.

á l. Exmo. Sr. Dr. de la R. Sdad. Económica de
Amigos del País, y considerando el interés que
merece á esa Entidad de su merecida Dirección
los asuntos que afectan á nuestro Puerto, se
complace en incluir 5 ejemplares de la Instan-
cia que ha dirigido al Sr. Ministro de Fomento.

~~D.~~ VICENTE PUCHOL

aprovecha esta ocasión para ofrecer á su estimado
Sr. y amigo

el testimonio de su distinguida consideración.

Valencia 17 de Noviembre de 1915.

10-4
C-305

Excelentísimo Señor Ministro de Fomento.

EXCELENTÍSIMO SEÑOR:

D. Vicente Puchol Sarthou, como Presidente de la Asociación Naviera Valenciana, formada por armadores y consignatarios de buques, á V. E. respetuosamente expone: Que esta Asociación, atenta siempre á cuanto afecta á los intereses nacionales y en especial á los que con el Comercio y la Navegación se relacionan, viene consagrando un estudio preferente á todos los servicios y obras de nuestro Puerto.

Ha sido para el Comercio general de Valencia preocupación constante, ver como el exageradísimo arbitrio que en él satisfacen las mercancías por carga y descarga, no solo perjudica á los comerciantes por las que introducen ó exportan, sino que aleja del puerto otras muchas é impide el establecimiento en tierra valenciana de algunas industrias que marchan á buscar amparo en la economía de otros puertos favorecidos con importantes subvenciones del Estado y que, aplicando sus ingresos (en cumplimiento de la Ley) solo á sus servicios y obras, pueden fijar bien exiguos arbitrios.

Además: comerciantes, industriales, agricultores, mineros exportadores, obreros del puerto, etcétera, miraban con disgusto y recelo el funcionamiento de una Junta de Obras del Puerto cuya organización pugnaba con el espíritu y la letra de nuestro Derecho positivo en esta materia.

Pero había de llegar el 31 de Diciembre de 1915 y, de cumplirse ya este Derecho, automáticamente se remediaría, en parte siquiera, lo que tanto tantos deseaban, pues en esa fecha forzosamente tendría la Diputación Provincial que cesar en el cobro de 0'50 pesetas por tonelada por carga y descarga; quedaría por tanto rebajado el arbitrio; se daría á éste la única aplicación que consiente la Ley, y se constituiría la Junta de Obras con arreglo á esa Ley misma, teniendo desde entonces en tal Junta la debida representación esos organismos comerciales y obreros, industriales y agrícolas que siempre debieron integrarla.

Y cuando esos organismos esperaban tranquilos y confiados en que la Ley se cumpliría, cundió por Valencia la noticia de que la Diputación Provincial había enviado á la Corte una comisión (á cuya cabeza iba su Presidente y de la que formaban parte, á más de algunos Diputados, el Secretario y Contador de la Corporación), para que recabase del Gobierno de S. M. nada menos que el que la Junta de Obras del Puerto continuase después de 31 de Diciembre próximo con la constitución actual y que la Diputación siguiera percibiendo algo siquiera de lo que en el Puerto venía cobrando.

La noticia fué confirmada por la prensa de esa y de esta Capital y consta á V. E. cuán exacta era.

Y, siendo exacta, á nadie á de extrañar que los elementos que tienen un interés directo en el puerto, los que por Ministerio de la Ley habían de formar la Junta en 1.º de Enero de 1916, protestaran unánimemente de tal gestión y expresaran al Gobierno esa protesta en los telegramas que se han dirigido á V. E. y por medio de las Comisiones que á Madrid marcharon en defensa de los intereses comerciales de Valencia.

Las aspiraciones de estos, se concretan á tres puntos:

1.º Cesación en 31 de Diciembre próximo del pago de 0'50 pesetas por tonelada de carga y descarga.

2.º Organización en 1.º de Enero de 1916 de la Junta de Obras del Puerto con arreglo á los RR. DD. de 17 de Julio y 24 de Septiembre de 1903.

3.º Fijación de un tipo de arbitrio y de una subvención que aminore la ruínosa competencia de otros puertos y consienta la realización de las obras proyectadas en el de Valencia.

La Asociación Naviera Valenciana, al igual que otras muchas entidades comerciales interesadas en el Puerto de Valencia, celebró Junta general para ocuparse de tan importantes extremos, acordando por unanimidad dirigir á V. E. respetuosa y razonada exposición interesándole para que esas tres aspiraciones merezcan favorable acogida, y el que suscribe, como Presidente de dicha Asociación, pasa á dar cumplimiento al mencionado acuerdo de ésta.

PUNTO PRIMERO

En 31 de Diciembre de 1915 ha de cesar, forzosamente, el cobro de las 0'50 pesetas por tonelada de carga y descarga que hoy percibe la Diputación Provincial de Valencia.

Parécenos muy justo el que la Diputación reclame para sí, no solo la gratitud del Estado y del Comercio de Valencia por cuanto hizo en pro del Puerto, sino, además, muy puesto en razón el que se haya reintegrado de cuantos desembolsos hizo en las obras de éste; pero así como sería excesiva pretensión el exigirla que se diese por satisfecha con el íntimo contento que produce el bien realizado, y renunciara á tal reintegro, también sería pretender con exceso el que cobrase usurariamente del Comercio y aun del Estado, los gastos que realizó, y que, en último término, Estado y Comercio se creyeran obligados á compensar, no diremos que la ausencia de una buena administración, pero, cuando menos, si su falta de recursos.

Y hablamos del «Estado», porque la subvención de éste al Puerto de Valencia es la que, unida al dinero de los Comerciantes, va á las arcas de la Provincia pasando por las de la Junta de Obras del Puerto.

Conviene colocar las cosas en su verdadero punto y no sacarlas de quicio, como vulgarmente se dice. «Al César lo que es del César».

No se pretenda, pues, que la Diputación lo ha hecho todo en el Puerto; que á ella se le debe todo.

Veamos cuál ha sido su intervención en esas obras; qué es lo que esa intervención le ha costado y producido. Hagamos algo de historia.

No hemos de molestar á V. E. con relación detallada de lo que al «embarcadero» del Grao se refiere desde que lo encontramos funcionando como tal, allá á los fines del siglo XIII, según referencias que en los Archivos del Reino constan.

Bástenos apuntar que la primer obra realizada (un muelle de madera), en virtud del privilegio concedido, á favor de Antonio Juan Cavallero, por el Rey D. Fernando II, **lo adquirió la Ciudad** en 1575.

Conviene, sí, consignar, que en el año 1787, estando destruído desde mucho antes el muelle que en 1686 propuso Tomás Güelda, la JUNTA DE COMERCIO de Valencia pidió Real licencia para construir un muelle igual al proyectado por Güelda, y lograda ésta, se comenzaron los trabajos en 1792.

En ellos invirtió la **Junta de Comercio** 70.000 pesos que tenía en su tesoro y muchos miles más que produjeron ciertos arbitrios.

Cuando de una manera formal comenzaron las obras del puerto, fué al mediarse el siglo XIX en que el Gobierno contrató tales obras con D. Nazario Carriquiri, aplicando al pago de las mismas, no solo los derechos generales de navegación, sino también un arbitrio especial consistente en un real de vellón por cada quintal que en el puerto se cargase ó descargase.

Y llega el momento en que por vez primera interviene en las obras que nos ocupan la Diputación Provincial.

Después de la revolución de 1854, y como una de sus consecuencias, vino la rescisión de la contrata con Carriquiri, y la Diputación tomó á su cargo la continuación de tales obras, para

lo cual adquirió del excontratista los elementos de trabajo que poseía, y ofreció destinar á estas un millón de reales con cargo á su presupuesto, pero cobrando ella á más de todos los derechos generales de navegación cedidos por el Estado, un arbitrio especial que votó el COMERCIO, consistente en 17 maravedís por quintal castellano sobre las mercancías que se cargaran ó descargaran en el puerto.

Estos ingresos garantizaron las primeras obligaciones que la Diputación emitió, y que autorizaron la Ley de 18 de Junio de 1856.

Los acontecimientos políticos que en España fueron sucediéndose quitaban ó llevaban á la Diputación de Valencia la dirección y ejecución de las obras; pero ésta continuó percibiendo los arbitrios y emitiendo obligaciones.

No queremos proceder de ligero, asegurando, como alguien ha dicho, que esta primer operación fué altamente favorable á los intereses de la Provincia; pero bien puede asegurarse que no fué para ellos ruinoso.

En 18 de Septiembre de 1885 la Diputación logró para sí una Ley autorizándole para ampliar hasta 7.500.000 pesetas el empréstito de 4.000.000—Ley de 30 de Julio de 1877—para recoger las obligaciones que de éste existieran en circulación y aplicar **el sobrante** á construcción de carreteras (artículo 2.º).

Y ahora llega el momento en que por vez primera el producto de arbitrios de puertos se aplica á subvencionar carreteras.

Sigamos examinando la Ley de Septiembre de 1885.

Su artículo 4.º dice taxativamente:

«Se destinan para el pago de intereses y á la amortización del empréstito, y quedarán afectos como garantía especial al cumplimiento de estos compromisos, los recursos siguientes:

1.º El producto de los portazgos establecidos y que en adelante se establezcan en las carreteras sostenidas por la Diputación Provincial.

2.º Un impuesto de cinco céntimos de peseta por cada 100 Kilogramos de carga y descarga de mercancías, en el puerto del Grao de Valencia.

Este impuesto subsistirá durante **los dieciséis años señalados para la amortización del empréstito, y dejará de recaudarse cuando haya transcurrido este plazo**, sin perjuicio de la revisión que con arreglo á lo preceptuado en el artículo 8.º de la ley de 14 de Julio de 1883 puede hacerse por el Gobierno.

3.º La cantidad que **necesariamente habrá de consignarse en el presupuesto provincial para completar el importe de dichas obligaciones, en cuanto exceda del producto de los arbitrios señalados en los dos números anteriores.**

Esta cantidad se cubrirá con un reparto entre los Ayuntamientos de la provincia de Valencia en proporción á los cupos del Tesoro por las contribuciones directas é impuestos de consumos, ó por los medios que en sustitución de éste conceden las leyes».

El artículo 10 de la Ley que estudiamos dice así:

«La amortización del empréstito comenzará en el año inmediato á la primera emisión, y se completará en dieciséis años, amortizando en el primero de ellos el 2 y medio por 100 del total del empréstito, y aumentando este tipo á razón de medio por 100 al año hasta llegar al 10 por 100 del total de la emisión en el último año.

La Diputación podrá anticipar la amortización ó aumentar la cuantía de los plazos en que se divide cuando sus fondos lo permitan.

Se celebrarán sorteos semestrales para la amortización, quince días antes del vencimiento de cada semestre, entrando en suerte las obligaciones que estén en circulación á la fecha de los respectivos sorteos».

Este fué el origen de las 0'50 pesetas que la Diputación viene percibiendo sobre la tonelada de mercancías que se cargan y descargan en nuestro puerto.

Y la Ley no puede estar más terminante:

El sobrante, el regalo, era para carreteras.

La amortización, había de ser precisamente dentro de 16 años.

Para efectuarla, no había de contar la Diputación solo con los 50 céntimos del arbitrio, sino con el producto de los portazgos establecidos y que en adelante se establecieran, y con la cantidad que **NECESARIAMENTE** había de consignar en su presupuesto.

A los 16 años (1902) ya no podría cobrar los 50 céntimos del arbitrio.

La Ley nunca quiso ni pudo suponer que solo de ese arbitrio había de salir la amortización.

Aquel era una ayuda para hacer esta, nada más que una ayuda, pues el número 3 del artículo 4.º ya determinaba que **necesariamente** había de consignarse cantidad para completar el importe de las obligaciones **en cuanto excediera de los arbitrios**.

Luego veremos que estos superaron en mucho al importe de tales obligaciones.

Pero no contenta la Diputación con lo que esta ley le había de producir, logró que en 20 de Agosto de 1895 se diese otra Ley, con el pretexto de ampliar en 125.000 pesetas, el empréstito de 7.500.000 pesetas, y de esta Ley nos conviene copiar aquí los artículos 4.º y 5.º que dicen:

«Art. 4.º Se amplía también **hasta veinte años**, es decir, hasta que con arreglo al artículo anterior quede completa la amortización de este empréstito, la percepción del impuesto de cinco céntimos de peseta por cada 100 kilogramos de carga y descarga de mercancías en el Puerto del Grao de Valencia, concedido á dicha Diputación como garantía especialmente afecta al pago de intereses y á la amortización del empréstito para carreteras. Los productos de este impuesto se reservarán íntegramente en Caja de la Diputación para cubrir dichas obligaciones, sin poderse destinar á ningún otro objeto.

«Art. 5.º Para completar la garantía que la Ley de 18 de Septiembre de 1885 ofreció á los tenedores del empréstito sobre los portazgos provinciales, ó para sustituir esta garantía si la Diputación acordase suprimir los portazgos existentes, la propia Corporación reservará mensualmente en su Caja, además del producto del impuesto de carga y descarga, la dozava parte de la suma de 106.972 pesetas á que ascendió en el año económico de 1885 á 1886 el producto de los portazgos».

De modo que, aún siendo muy bastantes los recursos de la Ley de 1885 para la amortización que nos ocupa, se prorrogaba **hasta veinte años** el cobro del arbitrio, esto es: cuatro años más sobre los 16 concedidos.

Y no conviene olvidar que, según el artículo 6.º de esta Ley de 1895, la Diputación continuaba obligada á consignar **necesariamente** en sus presupuestos lo que disponía el número 3.º del artículo 4.º de la Ley de 1885.

Tampoco tuvo bastante la Corporación Provincial con este nuevo auxilio y quiso que lo de la prórroga de «**hasta veinte años**» se entendiese que eran 20 años más.

Y también lo consiguió, por R. O. de 12 Julio de 1907.

Pero es importantísimo recordar á V. E. lo que el Ministerio de la Gobernación dijo en esa R. O. precisamente porque la Junta de Obras del Puerto y el **Ministerio de Fomento** informaron, lo que no podían menos que informar.

Veamos las palabras textuales que en 27 de Junio de 1907 empleó el Departamento que tan dignamente ahora rige V. E. para informar las pretensiones de la Diputación.

«1.º Que la Junta del Puerto de esa Capital cobra actualmente entre sus arbitrios para las obras, una parte de ellos, cinco céntimos de peseta por cada 100 kilogramos de carga y descarga de mercancías como impuesto para garantía, **en parte**, del empréstito que para obras de carreteras provinciales hizo la Diputación Provincial de esa Capital, cuyo empréstito y la garantía expresada la tendrá dicha Corporación **hasta 31 de Diciembre de 1915**. Y 2.º Que halla admisible la ampliación que se pretende del empréstito, consignándose en la Real disposición que se dicte, que esa Diputación Provincial **dejará de percibir en la citada fecha de 31 de Diciembre de 1915**, el arbitrio de cinco céntimos de peseta por carga y descarga que actualmente se cobran en aquel puerto como parte del total autorizado para las obras del mismo, y en los términos que se expresan en las conclusiones de la Junta de Obras».

Y, en efecto, el Ministerio de la Gobernación en el número segundo de la parte dispositiva de esa R. O. dijo que se manifestara á la Diputación Provincial «**que dejará de percibir en 31 Diciembre 1915 el arbitrio** de 5 céntimos de peseta por cada 100 kilogramos de carga y descarga de mercancías en el puerto, que sirve de garantía».

¿Pero para qué citar esta parte dispositiva ni el informe de V. E.?

En las bases aprobadas por la Diputación que constan en el texto de esa R. O., dice la Diputación misma:

«8.ª Los 8.534 títulos de esta emisión gozarán de iguales garantías que los restantes, y además queda especialmente afecto á esta ampliación de empréstito, el producto del impuesto de carga y descarga que la Diputación continuará percibiendo **hasta el 31 de Diciembre de 1915**, según se dispone en las Leyes de 8 de Septiembre de 1885 y 20 de Agosto de 1895; **antes de transcurrido este plazo**, la Diputación acordará la garantía especial que se concede en **sustitución del mencionado impuesto**».

¿Puede haber alguna duda moral ni legal de que la Diputación tiene forzosamente que cesar el 31 de Diciembre próximo de cobrar el arbitrio de que se trata?

Y no se quiera relacionar, como pretende (según se dice) la amortización con el arbitrio.

No: como la Ley consignó taxativamente (ya lo vimos antes) y ese Ministerio recordó en su mencionado informe, el arbitrio fué garantía EN PARTE nada más del empréstito.

Las otras garantías ya las determinó la Ley, y no con plazos fijos como puso al percibo del arbitrio.

De modo que si la Diputación no hubiese amortizado ni una obligación, no podría alegar el más remoto derecho á percibir un solo céntimo del arbitrio después de 31 de Diciembre próximo.

Pero ¿qué cantidades habrá cobrado la Diputación por los 7.625.000 pesetas, por sus gastos?

Dejemos á un lado las cuantiosas sumas que percibió con anterioridad á 1885 por el precitado arbitrio de 17 maravedís, y los derechos generales de navegación que cedió el Estado.

Dejemos también el producto de los portazgos desde 1885 que la Ley del 95, que hemos examinado antes, fijó en 106.973 pesetas anuales.

Vengamos solo á lo que el arbitrio del Puerto supone para la Diputación en estos últimos 30 años, según datos que obran en ese Ministerio, y nos encontramos con la asombrosa suma de **diecatorce millones y medio de pesetas!!**

Y ya que hemos consignado los aspectos legal y moral de este punto concretos, nos permitimos preguntar:

¿Se atreverá alguien á suponer que haya alguna razón ó algún derecho que permitan barrenar la Ley para obligar al Comercio á pagar lo que en manera alguna debe?

Porque suponemos que el que la Diputación no recaude el 50 por 100 de su contingente provincial (sea por lo que sea) nunca justificará el que se pretenda (para Valencia ó para otra provincia) que el Comercio enjuge el déficit que á la Corporación Provincial resulte.

Aparte de que, cuando menos desde la Ley de 7 de Mayo de 1880, podría constituir una transgresión el distraer de las Obras del Puerto esas 500 ó 600.000 pesetas que se entregaban á la Diputación, pues en el artículo 26 de esa Ley y en la exposición del R. D. de 17 de Marzo de 1911, y en los artículos 4.º y 5.º de la Ley de 7 de Julio del mismo año, y en el 35 del Reglamento de 11 de Julio de 1912 se prohíbe terminantemente que á lo que recauden las Juntas de Obras de Puerto se le dé otra aplicación que á las obras mismas y á los servicios del puerto, llegando el artículo 27 del Reglamento de 17 de Julio de 1903 á declarar que las Juntas que faltan á este precepto **incurren en la responsabilidad de malversación de caudales públicos.**

Y no se diga que, como parte de todos esos millones se invirtieron ó debieron invertirse en carreteras, indirectamente se gastaban en bien del puerto.

A más de que esto no entra ni en el espíritu ni en la letra de las disposiciones legales que hemos citado; á más de que todas las Diputaciones en cuya Provincia hay puertos, han construido carreteras sin percibir arbitrio alguno de esos puertos; á más de que con los millones cobrados por la Diputación de Valencia procedentes del puerto, tenía sobrado para el pago de esas carreteras, conviene tener presente que si las carreteras aumentan el movimiento de los puertos, los puertos aumentan el movimiento de las carreteras, y la Diputación no hubiese percibido por los portazgos lo que ha percibido, si no hubiera sido por el progresivo movimiento del puerto.

En resumen: Porque la Ley de 1895 lo dispone; porque lo ordenó así taxativamente la Real Orden de 12 de Julio de 1907, conformándose con el criterio del Ministerio de Fomento; porque las disposiciones generales citadas no consienten que se distraigan de la recaudación del Puerto esas 500 ó 600.000 pesetas, y porque la Diputación ha recibido con exageradas creces lo que, indebidamente quizás, fué autorizada para percibir, forzosamente ha de cesar el 31 de Diciembre de este año en el cobro de los 0'50 pesetas que por carga y descarga de tonelada de mercancías viene recibiendo del Puerto de Valencia.

PUNTO SEGUNDO

El día 1.º de Enero de 1916 debe constituirse la Junta de Obras del Puerto de Valencia con arreglo á los Reales Decretos de 17 Julio y 24 Septiembre 1903.

El único pretexto que podría alegarse para malamente explicar la irritante preponderancia que en la Junta de Valencia tiene la Diputación sobre las entidades que por Ley general debían integrar la mayoría de dicha Junta, es el que la Diputación cobraba en el Puerto de Valencia lo que ninguna otra en puerto alguno.

Pero sería **pretexto** solo; porque en la organización que el R. D. de 17 de Julio de 1903 da á esas Juntas de Obras, las Diputaciones ya tienen su representación, su fiscalización, y bien pudo funcionar en Valencia la Junta constituida con arreglo á la Ley general y entregar á la Diputación la parte de arbitrio que se le había concedido.

Consistiera esta parte en una mayoría de tal arbitrio y no tendría aún explicación satisfactoria que no se aplicase á dicha Junta la Ley general, pero por la **proporcionalidad** en que el arbitrio se dividía, pudiérase defender aquella preponderancia.

Mas importando el arbitrio total 170 pesetas por tonelada y no habiendo de percibir la Diputación más que 0'50 pesetas, ni aún hay el **pretexto** de la **proporcionalidad**.

Sin embargo, la presión constante de los elementos que, como en el resto de España, integran las Diputaciones, logró una y otra vez que los legítimos intereses comerciales, industriales, agrícolas, mineros y obreros, á quienes la Ley general dió la debida preponderancia en las Juntas de los Puertos, quedaran sometidos á las conveniencias de la Diputación Provincial.

Pero aun cuando se quiso complacer á ésta, no dudó ese Ministerio en volver (siquiera fuese en la parte expositiva de la disposición en que á la Diputación se favorecía) por los fueros de la razón y de la Ley, diciendo en el R. D. de 19 de Mayo de 1911 que la preponderancia de la Diputación en la Junta **solo puede justificarse por razones históricas**; que «la práctica ha demostrado que, como era lógico suponer, destinadas las Juntas de puertos á los asuntos de carácter económico, la representación de los elementos mercantiles había de contribuir **poderosamente** al desarrollo de los intereses á ella encomendados **por estar más directamente interesados** en el desarrollo del tráfico y de los intereses generales».

Sí; realmente esos elementos mercantiles, siquiera por egoísmo, no **se sienten impulsados por la absurda megalomanía** de que habla el R. D. creando la Inspección general Administrativa de las Juntas de Obras de Puertos, ni **ceden** tan fácilmente á **compromisos personales**.

En cambio la influencia de esos compromisos sobre los elementos que integran la Diputación, árbitra de la Junta del Puerto, la han llevado á superar en gastos á Barcelona, Bilbao y Sevilla, gastos contra los que viene protestando el Comercio, aunque sin éxito hasta el presente.

Realmente es **megalómana** la Junta de Obras del Puerto de Valencia; siente delirio de grandezas en cuanto á personal se refiere; pero no es sólo suya la culpa, pues desgraciadamente, **la lenidad** de que se lamentaba el R. D. de 17 de Marzo de 1911 continúa para dicha Junta.

Ahora bien; teniendo que dejar de percibir la Diputación en fin de año todo arbitrio en el puerto, desaparece hasta el pretexto para que no rija en aquella Junta la Ley general.

Pero es que hay más.

Creemos que desde la publicación del R. D. de 17 de Julio de 1903, reformado por el de 24 de Septiembre del mismo año (seguramente laboraria en ellos V. E. como Director General del Ramo) viene funcionando indebidamente aquella Junta, y aún nos atreveríamos á añadir que ésta dudaba, cuando menos, de su aptitud legal.

Expliquemos todo esto:

El artículo 3.º de ese R. D. dijo: «Las Juntas que no estén organizadas por una **LEY especial**, se compondrán de...» etc.

Y como la Junta de Valencia **no estaba constituida en virtud de Ley ESPECIAL**, claro es que debió constituirse con arreglo á dicho R. D.; como se debe constituir ahora en 1.º de Enero próximo.

Y hemos dicho que la Junta de Valencia no debía estar muy segura de su situación, porque nos fijamos en que en la edición que publicó, en 1903 precisamente, de las disposiciones legales que la regían (acompañamos un ejemplar), en las páginas 39 y 61, observamos unas alteraciones de los textos legales muy significativas.

La primera se refiere al artículo 3.º del R. D. de 17 de Julio de 1903 que hemos copiado, y que dice:

«Las Juntas **que no estén organizadas por una ley especial** se compondrán», etc.

La Junta de Obras de Valencia al publicar este texto omitió lo de «que no estén organizadas por una Ley especial» y publicó tal artículo en esta forma:

«Las Juntas se compondrán», etc.

Con ser esta **omisión** tan grave, aún lo es menos que la que aparece en la aludida página 61.

El Reglamento consta de 71 artículos y el 70 es el que precisamente se refiere á la única Junta de cuya continuación habla: á la de Barcelona.

Pues bien; la Junta de Valencia en la referida publicación del Reglamento suprime el artículo 70 y da este número al 71.

Con esas dos **pequeñas omisiones** se escamoteaba en Valencia la cuestión magna de organizar la Junta como el Reglamento disponía, cesando en ella la preponderancia de la Diputación.

Y en 19 de Mayo de 1911, para legalizar, á su modo, la situación y contentar en parte, al Comercio, consiguió la Diputación un R. D.; precisamente ese que en la exposición habla de la preponderancia que en las Juntas deben tener los elementos mercantiles, de que solo por razones históricas intervienen otros elementos (la Diputación), pero que no deben preponderar sobre aquellos quitando á la Junta su peculiar carácter... etc.

Pero en la parte dispositiva, con verdadera incongruencia, se conserva la preponderancia á favor de la Diputación.

Ahora bien; hasta 7 de Julio de 1911 la Junta de Valencia ó debió estar constituida por una Ley especial (no por RR. DD. de 28 Julio 1902 ó de 19 Mayo 1911) ó con arreglo á las prescripciones generales del Reglamento de 17 de Julio de 1903, y desde 7 de Julio de 1911 hay que someterse al procedimiento que determina la Ley de esa fecha.

En resumen: Desde la publicación del R. D. de 17 Julio de 1903 debió aplicarse á la Junta de Valencia la ley general y no pudo dictarse el R. D. de 19 Mayo de 1911, aun percibiendo la Diputación parte del arbitrio del puerto.

Con mayor motivo, al dejar de percibir esa porción de arbitrios en 31 de Diciembre próximo, debe forzosamente constituirse la Junta de Valencia según esa ley general en 1.º de Enero de 1916.

PUNTO TERCERO

Es indispensable fijar para el Puerto de Valencia un tipo de arbitrio y una subvención que, aminorando la ruinosa competencia de otros puertos, consientan la realización de las obras proyectadas para aquél.

«Valencia es el Puerto más caro para el Comercio, y el menos favorecido en el reparto de subvenciones».

Estas palabras no son nuestras. Constan en un documento oficial que obra en ese Ministerio suscritas por un ilustrado técnico, funcionario público. Y es muy cierto.

Pagando el Comercio de Valencia más que otro alguno en los puertos, su puerto propio está preterido en cuanto á subvenciones se refiere hasta punto tal que se le equipara al de Huelva y Palma y se le anteponen Alicante, Almería, Bilbao, Cartagena, Castellón, Coruña, Gijón, Musel, Málaga, Santander, Tarragona, Vigo y Sevilla y Cádiz que reciben nada menos que 800.000 pesetas.

No hablemos de los de Ceuta y Melilla, subvencionados con 1.700.000 y 1.000.000 de pesetas respectivamente.

Y, claro es, gozando los puertos vecinos de mayores subvenciones, siendo sus gastos de mucha menos importancia, los arbitrios son más reducidos y en la guerra de tarifas ha de salir forzosamente vencido el Puerto de Valencia.

Como al principio apuntábamos, esta carestía del arbitrio y la consecuente competencia de otros puertos más afortunados, no solo perjudica al Comercio por lo que de exceso desembolsa y por el daño que una ventajosa contraria competencia lleva á los negocios en general, sino que, á la vez, impide el establecimiento de ciertas industrias, que acrecentarian la riqueza de la Provincia, y que huyen de ésta para funcionar más económicamente cerca de puertos que devengan arbitrios muy bajos.

Verdad es que desde primero de Enero próximo, debiendo cesar la Diputación en el cobro de 0'50 pesetas por tonelada, el arbitrio importará 1'20 pesetas; pero aún esa cantidad es realmente excesiva y muy superior á la de otros puertos.

Por eso la aspiración del Comercio es que el arbitrio quedase reducido á 1'05 pesetas por tonelada, cantidad con que podría luchar aunque no muy ventajosamente, con otros puertos.

Y en cuanto á la subvención, ya dejamos probada la inferioridad de la de nuestro Puerto, comparada con la de otros de escasa importancia.

Por eso el Comercio Valenciano aspira á que tal subvención llegue siquiera á la de quinientas mil pesetas, otorgada por R. D. de 23 de Mayo de 1895 y que debió perdurar hasta que las obras terminasen.

Pero, siempre desgraciado nuestro puerto, esa subvención fué bajando á 450.000 pesetas en 1900; á 375.000 en 1905; á 355.000 en 1906; á 350.000 en 1907; á 325.000 en 1908, y á 250.000 desde 1911.

Queda, pues, demostrada la carestía del arbitrio en el Puerto de Valencia; lo exigua que es la subvención al mismo, así como la necesidad de rebajar tal arbitrio y elevar la subvención.

En resumen de todo lo expuesto y en nombre de la Asociación Naviera Valenciana, el que suscribe

505
20
C-305
SUPLICA á V. E.: Primero: Que, en cumplimiento de lo que terminantemente disponen la Ley de 20 de Agosto de 1895 y la R. O. de 12 de Julio de 1907, dejen de satisfacerse desde 1.º de Enero próximo las 0'50 pesetas que por tonelada de mercancía que se cargue y descargue en el puerto viene cobrando la Diputación Provincial.

Segundo: Que, también en 1.º de Enero de 1916, se constituya en Valencia la Junta de Obras del Puerto con arreglo á la legislación general, que es como debió constituirse desde 17 de Julio de 1903, según dejamos demostrado, y

Tercero: Que se rebaje á 1'05 pesetas el arbitrio sobre carga y descarga de tonelada de mercancía en este Puerto y se aumente, en la debida proporción con los demás puertos, la subvención del mismo.

Valencia, 3 de Noviembre de 1915.

Excmo. Sr.

Vicente Luchol.