

Informe presentado a la Economía y aprobado por esta.

---

El párrafo 5º del artículo 18 de la Ley de 14 de Junio de 1909, obedece al plan general de protección a las industrias marítimas españolas y, mediante ellas, a toda la producción nacional. Siendo esto así y no habiendo necesidad de demostrar, por ser un hecho de sobra conocido, que entre los transportes terrestres y marítimos existe, por su naturaleza misma, una estrecha relación que los progresos técnicos de unos y otros van haciendo cada día más íntima, se comprende perfectamente que la citada Ley haya tratado de hacer contribuir armonicamente a la navegación comercial y a los ferrocarriles para lograr el fin que se propone, cuya consecución es indispensable para orientar debidamente nuestra economía nacional.

Esta cooperación de la marina mercante y los ferrocarriles, que, por estar exigida por la naturaleza técnico-económica de aquella y estos, es hoy fundamento indiscutible de toda política de transportes, fue siempre, como es público y notorio, uno de los objetivos que buscaron con mayor empeño los que prepararon la Ley. Y no lo hicieron movidos únicamente por la evidencia de su necesidad, sino estimulados

2

además por el ejemplo de uno de los mayores triunfos económicos que registra la historia contemporánea, como lo ha sido la conquista por Alemania de los mercados de Oriente y del África oriental y occidental a pesar de haber tenido que luchar con la concurrencia de los enemigos más poderosos que pueden encontrarse en las guerras industriales y mercantiles. Este triunfo está hoy reconocido por todos que se debió a las tarifas combinadas alemanas llamadas "Deutscher Levante Verkehr über Hamburg & Seewarts" y "Deutscher Ost-Afrika Verkehr über Hamburg" más que a ninguna otra causa.

Sabido es el mecanismo de esas tarifas. Mediante ellas, el productor alemán del interior del Imperio, que exporta sus productos a los mercados de Turquía, Grecia, Egipto, Siria, Rusia, Bulgaria, etc, o a los de las costas orientales, meridionales y occidentales de África, disfruta, en primer lugar, de precios excepcionales, enteramente de favor, en el transporte ferroviario hasta Hamburgo, en segundo, de una reducción en los fletes que le conceden las Compañías navieras "Deutsche Levante-Linie" y "Deutsche Ost-Afrika Linie" cuyos servicios es absolutamente indispensable utilizar para poder disfrutar de los beneficios de estas tarifas y, finalmente, se desentiende de todas las molestias que ocasiona la descarga, embarque, despacho, etc. de las mercancías en el puerto de

3  
salida, porque de todo ello se encargan la administración ferroviaria y las compañías navieras, no teniendo que hacer otra cosa el exportador que facturar sus envíos en la estación que más le convenga y, abonando el precio total del transporte, recoger los correspondientes talones y conocimientos. Estos pueden estar extendidos a nombre de un destinatario designado o a la orden: en el primer caso, puede hacerse el envío poste a pagar mediante un aumento del 2% y en ciertos casos están autorizados los reembolsos hasta el límite del valor de la mercancía. Las compañías se encargan del seguro terrestre y marítimo siempre que en la cédula correspondiente del talón se indique el valor que quiera asegurarse.

Esta organización de los transportes terrestres y marítimos combinados, que, según reconocen unánimemente los economistas franceses e ingleses, ha asegurado el predominio de la industria y el comercio alemanes en Oriente y en África, ha cobrado al puerto de Hamburgo en primer lugar entre los del continente por su movimiento y ha asegurado nada menos que a las dos compañías "Deutsche Levante-Linie" y "Deutsche Ost-Afrika Linie" que no tienen, ni necesitan, otra subvención que esta, tan acertada, que resulta, a la vez, prima a la navegación y a la producción nacional, debe constituir el eje de toda política de protección económica en todo país fundamentalmente exportador. Es el complemento indispensable a la Ley de protección a las industrias y comuni-

caiones marítimas nacionales y puede ofrecer a España resultados benéficos en extremo <sup>h</sup> si se la aplica con todas las condiciones que exige un mecanismo tan perfecto y delicado.

Limitándonos, como es natural, a lo que afecta a esta región y al puerto de Valencia, puede afirmarse que la aplicación de ese sistema sería de porchevísimo resultado para el productor Valenciano y el naviero español sin que presentase ninguna dificultad insuperable. Vayamos a verlo.

No es preciso advertir que tanto menores serán las dificultades que presente la organización de las tarifas combinadas, cuanto más homogéneo sea el tráfico que haya de servirse. Eso está al alcance del más lego en estas materias. Pues bien, la característica especialización económica de la región valenciana, ofrece esa homogeneidad en el más alto grado como lo demuestra la estadística del movimiento del puerto del Grao en 1907, última de que hemos podido disponer. A 429,550 toneladas, ascendió en dicho año la exportación total y de ellas 354,752, es decir, el 80,20% eran de frutas y hortalizas. Agreguense a estas el vino, el arroz, el aceite y la lora y anulejos y tenemos casi toda la exportación de nuestro puerto. La tarifa combinada, en lo que afecta a este, podría quedar reducida, por lo tanto a siete u ocho mercancías, algunas de ellas análogas, y lo que esta simplificación supone, no pasará desapercibido a los que estén

5  
iniciado en las complejissimas cuestiones de tarificación ferroviaria.

De ese 80,20% de la exportación total a que asciende la de frutas y hortalizas, un 49%, es decir, la mitad, está hoy afectada por los transportes ferroviarios, puesto que el 49% de esas 354,752 toneladas de frutas y hortalizas han entrado en el puerto del Grao, durante el año 1907 por las estaciones del Norte y Cabanil. Especificando más los productos comprendidos bajo ese epigrafe general de frutas y hortalizas y dando los totales distintos de la exportación de naranja, de cebolla y de otras frutas y hortalizas que conservan la denominación de la clase general, como lo hace en uno de sus cuadros estadísticos la Junta de Obras del Puerto, la importancia del transporte ferroviario se ve más claramente todavía. En el año citado se embarcaron 347,766 cajas de frutas y hortalizas y de ellas 87,348, es decir, el 25,10%, entraron por ferrocarril. En el mismo año se embarcaron 1,788,507 cajas de cebolla, y de ellas entraron por ferrocarril 479,001 ó sea el 26,80%. Finalmente, en 1907, se embarcaron 2,518,480 cajas de naranja y de ellas 1,718,707, que representan el 68,20%, ~~representan~~ entraron por ferrocarril. Téngase en cuenta que no figuran como transportadas por línea férrea las que llegan por la de Albenique por no estar situada su estación en el puerto y haberse de conducir las mercancías en carros desde la de Jesús, de modo que el día en que esté terminada la sección de Na-

lencia al Gyro de dicho ferrocarril y se cuentan, no las cajas de naranja, cebolla y frutas que hoy transporta este, sino las que transportara entonces, cuando aumente su trafico con esa prolongacion al Gyro que atravesá muchas expediciones que hoy se hacen por carro, el tanto por ciento de los productos destinados a la exportacion, no de todo naranja, que entre en el puerto por ferrocarril, justificara plenamente la existencia de esas tarifas especiales combinadas que pedimos.

Cuales hayan de ser los tipos de esas tarifas, es cosa que hoy no podemos ni debemos señalar. Lo pertinente ahora es indicar las lineas generales de esa reforma tan urgente y tan beneficiosa. Si llegare el momento y la economia de Estrujos del País de Valencia fuese consultada, propoundria los tipos que, calculados cientificamente, creyese más convenientes. Lo que ni entiende necesario es salir al paso de algunas objeciones que pudieran hacerse a la aplicacion en nuestro país del sistema de tarifas combinadas, para demostrar que no son fundadas.

Es la primera de esas objeciones, la diferencia fundamental que existe entre la organizacion ferroviaria alemana y la española. Aquella se basa en la propiedad y explotacion de los ferrocarriles por el Estado. Esta las confia a compañías privadas. En consecuencia, el Estado puede resignarse a perder como empresario de ferrocarriles para que la nacion gane en su economia y de hecho pierde en las tarifas combinadas a pesar de

7  
que el coeficiente de explotación es allí menor que aquí. En España, ni las compañías se resignarían a perder, ni el Estado, amparador de los derechos igualmente respetables de todos puede exigírselo. Esto no impide, sin embargo, que se establezcan esas tarifas combinadas, porque, si el Estado se ha decidido efectivamente a proteger la marina mercante nacional y para ello está resuelto a hacer sacrificios pecuniarios, como la experiencia demuestra que una de las formas más eficaces de protección, es la creación de las tarifas combinadas, forma que reúne además la inapreciable ventaja de favorecer directamente al productor nacional, es evidente que debe adoptarla sin vacilar, concediendo a las compañías ferroviarias las compensaciones que les sean debidas en justicia, que no serán demandado difíciles de calcular ni de regular y hacer efectivas administrativamente.

La segunda objeción nace de un apego excesivo a la rutina actual. Por desgracia, es preciso reconocer que todas las operaciones se verifican en el puerto de Valencia en forma primitiva que contrasta violentamente con las exigencias de la navegación moderna. Nuestros productores y exportadores, se han acostumbrado a régimen tan deplorable y no conciben que las cosas puedan suceder de otra manera. Es preciso, por lo tanto, que todos se convengan 1.º De que si el puerto de Valencia quiere, no ya aumentar, sino conservar nada más su tráfico actual, es preciso que se modernice en todo rápidamente, sin lo cual, ni aun la riqueza de la región que sirve podrá salvarse de una

ruina que sería irreparable. Abundan demasiado los ejemplos para que sea preciso insistir sobre esta materia. 2.º De que mientras era transformación se opera y debe operarse cuanto antes, no hay el menor inconveniente en que, de acuerdo con empresas ferroviarias y navieras, el exportador pueda facturar directamente en la estación de origen, hasta el puerto de destino su mercancía, sin preocuparse para nada del embarque en Valencia que se verificaria por cuenta de dichas empresas las que contarían, al efecto, con el necesario concurso de carreteros, caballetes, corredores, agentes, etc. Todos estos cobranian según los contratos que establecieran con las empresas, las cuales cargarían los gastos correspondientes en la tarifa y los cobranian al remitente o destinatario englobados con el precio de porte y flete. Tengase presente la forma en que se verifican estos servicios en el puerto de Hamburgo, cuyos detalles no se incluyen aquí, en obsequio a la brevedad y, sin salir de España, tengase en cuenta la organización que han dado nuestras compañías ferroviarias a las agencias internacionales en las fronteras de Francia y Portugal y a los servicios de factaje y camionaje en muchas capitales de la Península.

Finalmente, podrá parecer que estas tarifas combinadas se prestarian mal a la exportación de vinos, por necesitar estos caldos detenerse en el puerto de embarque y entrar en almacén para sufrir las operaciones del coupage y demas que exige la obtención de los tipos que cada exportador tiene acreditados en los mercados extranjeros. Nada más fácil de resolver, sin embargo. Pueden aplicarse todos los beneficios de las tarifas



9

combinadas y aun los de las tarifas X<sup>n</sup>: 14 solo con una aclaracion en las condiciones de aplicacion que puede hacerse por uno de estos dos sistemas. 1<sup>o</sup> Teniendo las Juntas de Obras de Puerto Rieco en que, bajo su garantia y vigilancia, se verifiquen esas operaciones, para lo cual cada exportador tendria arrendado un departamento, sistema que, en lo sustancial, se sigue en algunos puertos extranjeros y que permitiera realisar el coupage sin que pudiese defraudarse a las companias no exportando el vino que hubiere disfrutado de la tarifa especial de exportacion. 2<sup>o</sup> Permitiendo que esas ~~exportaciones~~ operaciones se realicen en el almacien particular del exportador, el cual debera justificar, con los correspondientes documentos de etdurana, que ha exportado anualmente una cantidad de vino proporcional a la que ha disfrutado de la ventaja de la tarifa, para lo cual se le exigira que preste la fianza o presentase las garantias que las companias esteras en oportunas o bien se le cobrarian los precios de las tarifas generales y luego se liquidarian anualmente las bonificaciones correspondientes por el vino que hubiere exportado.

Ninguna dificultad seria se opone, por consiguiente, a la creacion de esas tarifas combinadas y por lo tanto creemos que deben estudiarse a la mayor brevedad para la exportacion por nuestro puerto de naranja, cebolla, papa, frutas y hortalizas, arroz, aceite, vino, ceramica y ~~arales~~ carbon, y minerales conforme a las condiciones ya indicadas, sin perjuicio de ir las ampliando despues a otras mercancias a medida que sea conveniente. Como todo esto exige un puerto a la moderna, es indispensable que el de Valencia quede dotado, cuanto antes,

de muelles espacios y con <sup>estado</sup> suficiente para que atraquen a ellos los buques de mayor calado que hayan de frecuentarlo, de tinglados, grúas, líneas fijas, alumbrado, medios fáciles y rápidos de aguada y carbones y cuanto, en una palabra, constituye el outillage de un puerto moderno.

Tales son, a nuestro juicio, los primeros medios que deben emplearse para que dé todo el fruto que de ella puede esperarse la Ley de 14 de Junio de 1909 y a la vez se beneficien al productor nacional y al marino español que encuentran en fletes más seguros, regulares y remuneradores que los que, en navegación de tramps, andan buscando por todo el mundo la mayoría de nuestros buques, porque no es necesario advertir que, los beneficios de las tarifas combinadas, solo deben aplicarse a las mercancías que se carguen en buques españoles.

Mi M<sup>a</sup> humilde servicio


