

Conclusiones.

Deben dotarse las vías públicas de las ciudades y poblaciones de importancia de pavimentos perfeccionados é higiénicos que produzcan el menos polvo y detritus posible y que puedan barrerse y limpiarse fácilmente.

Los servicios de policía urbana y saneamiento de la vía pública se plantearán y desarrollarán de modo que cumplan del modo más riguroso los preceptos de la higiene, procurando que el personal encargado de ellos sea lo más idóneo y apto para desempeñar las funciones que le competen.

El material y máquinas que se empleen deberán ser lo más perfectas y de los modelos más acreditados.

Todas las operaciones que exige la limpieza de las vías públicas se efectuarán por administración, dirigidas y vigiladas por un personal competente.

Se procurará que los riegos se extiendan y multipliquen, empleando, donde sea posible, el agua del mar, y cuando las circunstancias lo aconsejen, sales delicuescentes para prolongar sus efectos.

Finalmente, que se estimule á los Municipios para que perfeccionen todo lo posible los servicios de limpieza y saneamiento, destinando la mayor suma posible, dentro de sus presupuestos, á los mismos y á mejorar la higiene pública.

PUERTO DE GÉNOVA ⁽¹⁾

(Continuación.)

Los Municipios, de acuerdo con las Cámaras de Comercio, pueden pedir al Gobierno la imposición de un derecho suplementario de anclaje á los navíos que frecuentan el puerto en que están interesados. Este derecho, cuyo máximo es de 50 centésimas de lira por tonelada de registro, se establece á propuesta conjunta de los Ministerios de Obras públicas, de Finanzas y de la Marina, previo dictamen del Consejo de Comercio y del Consejo de Estado. El producto del derecho se aplica exclusivamente á los trabajos de mejoramiento aprobados por el primero de los Ministerios nombrados, después de oído el Consejo Superior de Obras públicas.

Puede también el Gobierno, á petición de las Municipalidades y Cámaras de Comercio interesadas, conceder el establecimiento de obras marítimas, así como la percepción del derecho suplementario de anclaje en el puerto á las provincias, á los Municipios, á las Cámaras de Comercio ó á particulares, después de oídas las opiniones del Consejo Superior de Obras públicas, del Ministerio de Comercio y del Consejo de Estado.

Todo pedido de concesión debe presentarse acompañado del proyecto de obras á ejecutar, de su presupuesto y de la indicación de los medios financieros con los cuales se propone el interesado hacer frente á los gastos. La ejecución de las obras concedidas queda bajo la vigilancia de los Ingenieros del Genio civil de la provincia. La concesión se da con carácter de revocable en cualquier época—mediante indemnización—, por causa de utilidad pública ó de mejor servicio público.

En los puertos de cuarta clase son obligatorios para los Municipios los gastos relativos á: 1.º, la conservación de los puertos naturales y las reparaciones de las obras de abrigo, y de las obras de arte de cualquier clase destinadas á facilitar la arri-

bada y anclaje de los buques; 2.º, la conservación de los terraplenes, quais, embarcaderos, boyas y aparatos de alumbrado.

Pueden también declararse obligatorios los gastos correspondientes á la construcción de obras nuevas cuyo presupuesto no exceda de 100.000 liras, cuando el Ministerio de Obras públicas haya reconocido su necesidad y después de oídas las Comisiones locales y la Comisión central, el Consejo Superior de Obras públicas y la Diputación provincial.

Las obras de ensanche y ordenamiento de los puertos de cuarta clase no pueden emprenderse sino después de oído el Consejo provincial y de obtenido el asentimiento de los Consejos municipales de los pueblos interesados que contribuyan por lo menos con las dos terceras partes de los gastos. En caso de oposición, el Ministerio de Obras públicas decide después de consultados el Consejo Superior de Obras públicas y el Consejo de Estado.

Los proyectos de mejoras y de conservación los preparan, á pedido de los Municipios, los Ingenieros; pero deben siempre ser aprobados por el Ministro de Obras públicas los primeros (aun cuando el Estado no contribuya á los gastos), y los segundos por el Prefecto.

La aprobación de los proyectos de mejora de los puertos de cuarta clase, dada por el Ministro de Obras públicas previo dictamen del Consejo Superior de Obras públicas y del Consejo de Estado, tiene el valor de una declaración de utilidad pública.

Se hace conocer anualmente á los Municipios interesados el importe de los gastos comprometidos, para que viertan la cuota que á cada una le corresponde en la caja del Consorcio de que forman parte.

El servicio técnico de los puertos, playas y faros está confiado al Real Cuerpo del Genio civil, bajo la autoridad del Ministro de Obras públicas.

El servicio de la policía de los puertos incumbe á las Capitánías de puerto, las cuales dependen del Ministerio de la Marina (Dirección general de la Marina mercante).

El Estado, bajo cuya dependencia están todos los puertos marítimos, percibe las rentas producidas por las concesiones y por los derechos sobre los navíos; en Italia no existen en general derechos marítimos sobre las mercancías (la ley de 12 de Febrero de 1903 que constituyó el Consorcio Autónomo de Génova autoriza á esta Corporación á imponer tales derechos).

Los derechos de anclaje y los derechos marítimos son percibidos por los receptores de Aduana. Al ocuparnos de las tarifas del puerto de Génova diremos en qué consisten estos derechos.

Para terminar esta rápida reseña de la legislación italiana sobre puertos, tendríamos que considerar dos instituciones íntimamente ligadas á la administración portuaria: la de los depósitos francos y la de los almacenes generales.

La primera ha sido ya indicada en sus líneas esenciales al tratar de los puertos francos. Bastará agregar que la influencia de los depósitos francos en el desarrollo del puerto de Génova ha sido mínima. Génova no es un puerto de tránsito. Á pesar de los esfuerzos colosales para atraer siquiera el comercio de Suiza por los ferrocarriles del San Gotardo y del Simplón, un cuarto solamente de las 800.000 toneladas que forman el comercio de importación y exportación de aquel país pasa por territorio italiano y utiliza los puertos de Génova y Venecia. La Suiza septentrional sigue siendo cliente de los puertos del Norte que le ofrecen la ventaja de los transportes por el Rhin más baratos (aunque mucho más largos) que los ferroviarios hasta Génova. Marsella, por otra parte, continúa acaparando el tráfico de la Suiza occidental.

(1) De la Memoria oficial presentada al Ministerio de Fomento de la República Argentina por el Sr. D. E. García de Zúñiga, comisionado por el Gobierno para estudiar los principales puertos de Europa.

En cuanto á la situación legal de los Almacenes generales en Italia, he aquí las características principales de la ley de 17 de Diciembre de 1882 actualmente en vigor:

Las disposiciones de esta ley se refieren: a) á las formalidades para la institución; b) á las formalidades para las modificaciones posteriores de los depósitos y tarifas; c) á la publicidad periódica de noticias referentes á la situación del almacén; d) á la vigilancia de la Cámara de Comercio; e) á las penalidades con que se castiga la inobservancia de las normas establecidas por la ley.

a) Conviene ante todo que llegue á pleno conocimiento del público la persona ó entidad que tiene á su cargo la explotación del Almacén general, y las garantías con que ella cuenta. Todo el que se proponga explotar un Almacén general (particular, Sociedad ó entidad, y por consiguiente también las Cámaras de Comercio y Municipios) está, pues, obligado, en primer término, á hacer constar por acto público notarial (art. 2.º de la ley):

1.º *Su nombre* (firma, razón social) y domicilio.

2.º *El capital con que será explotado el Almacén y las garantías que se ofrecen á los depositantes y sus causahabientes.*

3.º *Las indicaciones precisas y detalladas de los lugares destinados al Almacén, á las operaciones de registro, de venta, etc.* Esta disposición, que los artículos 1.º y 2.º de la reglamentación de la ley precisan y aclaran (1), tiene por objeto principal los intereses de la Aduana, pero de ella derivan también importantes consecuencias respecto de las relaciones con los depositantes. En efecto, los locales no descritos en el acto público ó no comprendidos en la numeración, se considera que no forman parte del Almacén general, y, por lo tanto, las mercancías que en ellos se depositasen no podrían ser objeto de los títulos representativos á que se refiere la misma ley.

4.º *Los formularios precisos de los certificados de depósito, cédulas pignoraticias y endosos.*

5.º *La noción exacta de las obligaciones que la administración del Almacén asume respecto de la introducción de las mercancías, de la conservación de las mismas, de las averías y mermas que ellas puedan sufrir.* Esta disposición debe coordinarse con la norma general de responsabilidad establecida en el art. 8.º de la misma ley, que dice así: «Los Almacenes generales son responsables de la conservación y custodia de las mercancías y artículos depositados en ellos, con exclusión de las averías y mermas naturales provenientes de la calidad y condición de las mercancías y artículos, y salvo también los casos de fuerza mayor».

5.º *La indicación precisa de la tarifa de los precios á satisfacer, sea por depósito de las mercancías, sea por cualquier otra operación que el Almacén haya de efectuar.* El legislador ha querido, á propósito de las tarifas, dejar plena libertad, no estableciendo ningún límite, ningún importe; la concurrencia se encargará de fijar la cifra. Lo único que se exige es que la compilación de las tarifas se inspire en el principio que debe informar todas las obligaciones de los Almacenes generales; la igualdad para todos. Esto no impide ciertamente que en circunstancias determinadas, pero que pueden presentarse para cualquiera de los que utilizan los almacenes (duración excepcional del depósito, calidad ó cantidad extraordinaria de las mercancías depositadas), se apliquen tarifas especiales más favorables ó desfavorables que las corrientes.

Del acto público (notarial) que contiene todas estas indicaciones, se sacan tres copias auténticas que se consignan respectivamente: al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, á la Cancillería del Tribunal local y á la Secretaría de la Cámara

(1) Artículo 1.º Los locales para el Almacén general deberán edificarse ó adaptarse tomando por base los planos aprobados por el Ministerio de Finanzas, el cual podrá imponer las modificaciones que juzgue necesarias para la plena seguridad y fácil vigilancia de los mismos locales. El Ministerio de Finanzas determinará también el número, la ubicación y la amplitud de los departamentos que han de ponerse á la disposición de las Administraciones de impuestos de Aduana y de impuestos de consumo y de los cuerpos de guardia aduanera.

Art. 2.º Todos los locales y espacios comprendidos dentro del recinto de un Almacén general deberán llevar números de orden visibles del exterior. Estos números de orden no podrán alterarse sin previo aviso á la autoridad financiera.

de Comercio que tiene jurisdicción donde el Almacén general ha de establecerse. Un extracto del acto se publica en el *Diario oficial del Reino*.

b) La ley prescribe las diversas formas de publicidad para las ulteriores modificaciones del acto constitutivo; esas modificaciones no podrán hacerse efectivas hasta dos meses después de dadas así á la publicidad. Sin embargo, cuando se trata de rebajas á introducir en las tarifas, la modificación se hace efectiva inmediatamente después de las publicaciones. Si las modificaciones son onerosas ó consisten en la disminución de las garantías, no tienen efecto retroactivo, es decir, que no podrían aplicarse á depósitos hechos antes del día en que entran en vigor.

c) Dentro de los primeros diez días de cada mes, la Administración está obligada á publicar y á transmitir á la Cámara de Comercio y al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio la situación correspondiente al mes anterior (art. 7.º).

Esta compilación que se extiende sobre un formulario fijado por el Gobierno, deberá contener solamente la indicación de: las mercancías introducidas; su peso ó el número de los fardos, y el número de los certificados de depósito y de las cédulas pignoraticias. Los datos se publican periódicamente en el *Boletín de Noticias Comerciales*. Esta disposición, destinada á llevar á conocimiento del público el movimiento general de los Almacenes, es muy sabia; pero el fin contemplado por el legislador sólo se alcanza á medias, porque la comprobación sobre la exactitud de los datos contenidos en esas publicaciones es, como veremos en seguida, tan deficiente que los interesados tendrían razón sobrada para mirarlos con desconfianza.

d) El oficio de vigilancia y comprobación sobre los Almacenes generales se confía á las Cámaras de Comercio. Esta vigilancia y este control pueden considerarse como función constante fijada por la ley (art. 12), ó como función intermitente que los interesados han de provocar de vez en cuando (art. 13).

En el primer sentido, las Cámaras de Comercio deben verificar si en el momento de constituirse los Almacenes generales se han cumplido las prescripciones relativas al acto notarial y á la debida publicidad del mismo; en caso de alteraciones, verifican si también entonces se observaron todas las formalidades requeridas que antes hemos mencionado. En el segundo sentido, las Cámaras de Comercio verifican con el examen de los libros y registros si las situaciones mensuales de los Almacenes corresponden á la realidad, cuando tratándose de Sociedades anónimas explotadoras de Almacenes, un número de accionistas que represente por lo menos 1/10 del capital social así lo soliciten, ó examinan á pedido de uno ó varios tenedores de certificados de depósito ó de cédulas pignoraticias, si las mercancías contempladas en estos títulos se conservan y custodian debidamente, comunicando luego al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio el resultado de la inspección.

Este punto, que debió ser el más cuidadosamente tratado en la ley, porque hace prácticamente realizable la comprobación, resulta el más deficiente é incompleto. Aparte de no haber previsto el caso de negativa ó demora en consentir ó efectuar la inspección, hay un doble reproche que hacer al legislador: 1.º, no haber permitido también á los poseedores de títulos provocar la inspección sobre la veracidad de las situaciones mensuales; y 2.º, de no haber dictado disposiciones respecto de los gastos ocurientes, ni haber hecho obligatoria la comunicación de los resultados de la inspección á quien la hubiese provocado. Por culpa de estas dos omisiones, la ley, en esta parte, seguirá siendo muy pobre en resultados prácticos y seguros.

e) En caso de inobservancia de las prescripciones mencionadas, se aplica una multa cuyo mínimo es de 51 liras y cuyo máximo es de 5.000 liras; á menos que la inobservancia constituya un delito previsto en el Código penal, y salvo la acción civil que por daños y perjuicios puedan ejercer los interesados. El Ministerio público es quien promueve la aplicación de estas penas ante el Tribunal respectivo.

(Continuará.)